Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Regensburg im 19. Jahrhundert und zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät

der J. W. v. Goethe-Universität

Frankfurt am Main.

Vorgelegt von

Joseph Zimmermann

Diplom-Kaufmann

aus Regensburg.

Kallmünz

Buchdruckerei von Michael Laßleben

1934.

Hauptreferent: Professor Dr. Arndt.
Korreferent: Professor Dr. Voelcker.

Tag der mündlichen Prüfung: 31. Juli 1933.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

. . . . Ein edles Verlangen muß in uns entglühen, zu dem reiche Vermächtnis von Wahrheit, Sittlichkeit und Freiheit, das wir von de Vorwelt überkamen und reich vermehrt an die Folgewelt wieder abgebe müssen, auch aus u n s e r e n Mitteln einen Beitrag zu legen, und an diese unvergänglichen Kette, die durch alle Menschengeschlechter sich windet unser fliehendes Dasein zu befestigen.

(Schiller: Was heißt u. zu welchem Ende studiert man Universal geschichte?)

In Dankbarkeit meinen Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547409_0001

Inhalts-Verzeichnis.

Einleitung und Aufgabe. 1

I. Kapitel. Die natürlichen Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Regensburg. 3

1. Lage. 3
2. Klima. 4
3. Fruchtbarkeit und Bodenbeschaffenheit. 5
4. Naturerzeugnisse. 5
5. Bevölkerung. 6

II. Kapitel. Die Entstehung und Entwicklung der Stadt Regensburg bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts; (bis zum Übergang der freien Reichsstadt Regensburg an Bayern im Jahre 1810). 7

III. Kapitel. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Regensburg im 19. Jahrhundert und zu Beginn des 20. Jahrhunderts (1810—1914). 15

A. Bis zur Einführung der Gewerbefreiheit im Jahre 1868, der Vollendung des bayerischen Ostbahnprojektes 1869 und der Gründung des Deutschen Reiches 1871;

1. Allgemeiner Überblick über die Entwicklung dieser Periode. 15
2. Das Gewerbe und der Handel (einschließlich Manufaktur und Industrie).

Der spezielle Einfluß der bayerischen Gewerbegesetzgebung auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt in 4 Perioden (bis zur Gewerbefreiheit): 23

a) bis 1818 33
b) „ 1830 36
c) „ 1855 38
d) „ 1868 40

3. Der Verkehr. 41
4. Die Bevölkerungszunahme. 49
5. Das Schulwesen. 51

B. Der wirtschaftliche Aufstieg zu Ende des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des Weltkrieges von 1914. 53

1. Allgemeiner Überblick über die Entwicklung dieser Periode. 53

2. Das Handwerk und Gewerbe. 58
3. Die Industrie (einschl. d. städt. Werke). 61
4. Der Handel einschl. Märkte sowie Geld- und Kreditverkehr. 79
5. Der Verkehr. 86
6. Soziale Verhältnisse. 103

IV. Kapitel. Zusammenfassung und Gegenüberstellung der beiden Perioden: 125
Die erste Periode im Zeichen des Agrarstaates und des Kampfes um die Gewerbefreiheit. 125
Die zweite Periode im Zeichen der Industrialisierung und der Verkehrsentwicklung. 127

Schluß: Ausblick auf Regensburgs wirtschaftliche Zukunft. 129

Einleitung und Aufgabe.

Regensburg ist eine der ältesten Städte Deutschlands.[1] Es erscheint daher natürlich, daß die Stadt im Laufe der Jahrhunderte verschiedene politische, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklungsphasen durchgemacht hat.

Die Aufgabe dieser Untersuchung ist die Darstellung der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Stadt im 19. Jahrhundert bis zum großen Kriege von 1914.

Dabei ist eine Gliederung des Stoffes in zwei Teile durch das eigentümliche Zusammentreffen politischer und wirtschaftlicher Tatsachen von vornherein gegeben. Der Krieg von 1871 und die Gründung des Deutschen Reiches, die endgültige Einführung der Gewerbefreiheit in Bayern (1868) und der Ausbau des bayerischen Ostbahnprojektes (1869) fallen zeitlich so ziemlich zusammen und bilden die Zäsur bei der Schilderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Regensburg im 19. Jahrhundert.

Im Mittelpunkt unserer Darstellung steht die tatsächliche wirtschaftliche Entwicklung der Stadt selbst; es kann aber auf die Betrachtung weiterer historischer Zusammenhänge nicht verzichtet werden.

Es genügt nicht — rein beschreibend — Tatsachen aufzuzählen und Zahlen anzugeben, es soll vielmehr in erster Linie auf die verschiedenartigen Ursachen der Entwicklung Regensburgs eingegangen werden.

Zahlreiche Ursachen wirkten zusammen, um die historische Bedeutung zu begründen, die Regensburg im Mittelalter — sogar zeitweise als Reichshauptstadt — und dann auch in der Neuzeit als Sitz des permanenten Reichstags des Hl. röm. Reiches Deutscher Nation erlangte.

Um aber diese alle zu erfassen ist es notwendig, die historische Entwicklung auch in früheren Jahrhunderten ebenso wie die natürlichen Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung einleitend kurz darzustellen.

So wird auch bei der genauen Darstellung der ersten Periode einer langsamen wirtschaftlichen Entwicklung Regensburgs im 19. Jahrhundert von 1810—1870 hauptsächlich darauf gesehen, die geschichtlichen Bedingungen dieser Entwicklung zu schildern. Hierbei traten besonders hervor: Die Eingliederung der Stadt in das König-

1. Siehe unten Seite 7 ff.

reich Bayern,[2] der Kampf um die Gewerbefreiheit und die Entwicklung des Verkehrswesens.

In der zweiten Periode (1871—1914) machte die Stadt unter dem Einfluß liberaler Ideen[3] rasche wirtschaftliche Fortschritte. Maßgebend war hierbei die Entwicklung des Verkehrs in der deutschen Volkswirtschaft und in der aufkommenden Weltwirtschaft. Die Bedeutung Regensburgs beruht — wie die historische Betrachtung zeigt — hauptsächlich auf seiner Lage als Verkehrszentrum und als Verkehrsmittel-Knotenpunkt.

2. Die ehemals freie Reichsstadt Regbg. kam 1810 an Bayern.
3. Höhepunkt 1877 unter Minister Delbrück (Aufhebung der Industriezölle) und Ära Caprivi 1890—1903.

1. Kapitel.

Die natürlichen Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Regensburg.

1. Lage. Regensburg liegt südlich an der Donau, unterm 49°0' nördlicher Breite und 12°10' östlicher Länge, etwas östlich von der Stelle, wo der Fluß auf seinem Lauf den nördlichsten Punkt erreicht.[1] Die absolute Meereshöhe beträgt 331—344 Meter über dem Meeresspiegel. Am linken Ufer der Donau zieht sich eine Reihe von Bergen hin, die das Tal nach Norden hin unmittelbar abschließen und eine natürliche Schutzwand gegen die rauhen Nordwinde bilden. Sie gehören mit den Steilhöhen, die im Westen das Tal umschließen, der Juraformation an. Flache Tertiärhügel erheben sich im Süden in wellenförmiger Anordnung.

Mit den neuen Hafenanlagen erstreckt sich die Stadt unmittelbar über 5 km an der Donau entlang.[2]

In geringer Entfernung voneinander durchbrechen drei Nebenflüsse der Donau die linksseitige, also nörliche Umrahmung: kurz vor dem Eintritt der Donau in das Regensburger Becken die Laber, dann 2 km stromabwärts die Naab an der Umbiegung des Stromlaufes nach Osten, und nach weiteren 6 km der Regen. Die Laber kommt von Nordwesten; die Naab von Norden. Der Lauf des Regen hat zwar zuletzt Nord-Süd-Richtung, kommt aber vom Osten her. Das Labertal zeigt den Weg nach Franken, zum Main und Rhein; die Naab führt ins Herz der Oberpfalz, weiterhin ins Fichtelgebirge und nach Thüringen und Sachsen; der Regen eröffnet einerseits durch die Senke Regenstauf-Ponholz eine Verbindung mit dem Naablande, anderseits weist seine scharfe Umbiegung nach den Böhmerwaldpässen von Furth-Tauß und mittelbar Kötzting-Eisenstein, also ins Böhmerland, nach der Tschechoslovakei. Laber und Naab bestimmen die Richtung der natürlichen Verkehrswege zum Rhein, zur Weser und unteren Elbe, der Regen zur oberen Elbe bezw. zur Moldau. Die Donau selbst weist den Verkehr nach den Ostlanden, nach dem Karpathen- und dem Balkangebiet und

1. Das Becken, das der Fluß hier durchströmt, bildet die westlichste Ausbuchtung der großen niederbayerischen Ebene, die unmittelbar am Ostrand der Stadt beginnt.
2. Der Fluß strömt durch Regensburg hindurch und teilt die Stadt in zwei Teile, da die ehemals herzoglich bayerische Stadt Stadtamhof, die nördlich an der Donau liegt, der ehemaligen alten Reichsstadt direkt gegenüber, seit 1924 mit Regensburg vereinigt ist.

den fernen Ländern des Orients. Der gemeinsame Mittelpunkt, in dem alle diese Flußgebiete sozusagen eine ideale Vereinigung finden, liegt in dem gedrängten Raum des Regensburger Beckens. Hier ist der Ort, wo die Verkehrslinien der zur Nordsee und zum Schwarzen Meer gerichteten Flußläufe, wo Seewege und kontinentale Länderstraßen zusammentreffen, wo ferner Strominseln den Übergang von Norddeutschland und den nördlichen Ländern in der Richtung zur Adria, nach dem Süden hin, wesentlich erleichtern.

Für den Land- und Schiffverkehr hat daher die Natur hier eine besonders günstige Stelle geschaffen. Wenn Goethe in sein Reistagebuch eintrug: „Regensburg liegt gar schön. Die Gegend mußte eine Stadt herlocken;“[3] so wird er wohl kaum die Bedeutung geahnt haben, die neben der schönen Lage der geographischen Lage der Stadt zukommt.

2. Klima. Die klimatischen Verhältnisse Regensburgs sind relativ sehr günstig (im Verhältnis zu seiner unmittelbaren Umgebung). An den steilen Südhängen der Juraberge am Donaubogen gedeiht sogar der Wein und in früheren Zeiten wurde Seidenraupenzucht auf Maulbeerbaumreihen hier erfolgreich versucht.[4]

Die Zahl der Regentage nimmt zu mit der Annäherung an die Alpen. In Regensburg, das unter den Orten des Alpenvorlandes am weitesten von den Alpen entfernt liegt, ist sie am kleinsten. Die Durchschnittszahl der Tage mit Niederschlägen beträgt jährlich 217; also sind regenfrei 148 Tage. Die durchschnittliche Regenmenge beträgt 59—60 cm. Gewitter sind in Regensburg selten. Im Westen der Stadt ist die Wetterscheide; von hier aus ziehen die meisten Gewitter zur Isar oder zum Fichtelgebirge. Die Hauptrichtung der Winde ist westlich oder südwestlich; seltener sind östliche oder nordöstliche Winde.

Ein klimatisches Gebiet für sich bildet die nächste, zur Donauniederung gehörige Umgebung von Regensburg. Infolge des Schutzes gegen die rauhen Nord,- Nordost- und Nordwestwinde durch die links der Donau sich hinziehenden Höhen und der geringen Beharrlichkeit der Schneedecke ist sie bezüglich der Temperatur vor dem sie überragenden Gebiet der weiteren Umgebung bevorzugt. An dem steilen Südabhang der erwähnten Jurahöhen und an deren Fuß treten Wärmegrade auf, die an Südtirol erinnern und, wie bereits erwähnt, den Weinstock und edles Obst gedeihen lassen. Das

3. Aus Goethes „Italienische Reise“, enthalten im Brief v. 4. Septbr. 1786, wo Goethe seinen Aufenthalt in Regensburg eingehend schildert.
4. Heute ist dieser Gewerbezweig in Regensburg infolge der Entwicklung der Verkehrsmittel und der modernen Industrie (Kunstseidenindustrie) nicht mehr rentabel.

Jahresmittel der Temperatur ist 8,2° C. Der Jahresdurchschnitt des Luftdrucks ist 730,62 mm.

3. Fruchtbarkeit und Bodenbeschaffenheit.

Im Osten und Südosten der Stadt lagert reicher Lösboden, der die Grundlage für ergiebigen Ackerbau und einen Teil der Industrie (Ziegel- und Tonindustrie) abgiebt. Als Boden eines ehemaligen Meeres (Jurameeres) ist die Ebene größtenteils mit dem auch im südlichen Hügelrückengebiet vorkommenden Schlammniederschlag bedeckt, einer mürbig-lehmigen Masse, oder mit schwerer schwarzer Dammerde, der zersetzten Ablagerung vom tertiären Hügelland, welche die ergiebigste Ackerkrume liefern und hier eine Kornkammer Bayerns geschaffen haben. Auch die auf dem alluvialem Geschiebegrund abgelagerte Ackerkrume an den beiden Ufern des Stromes stellt ausgezeichnetes Ackerland dar.

4. Naturerzeugnisse.

a) des Mineralreichs: In vielen Gruben wird Kieß, Sand, Lehm und Ton gewonnen. Nahe gelegene Steinbrüche liefern den als Baustein und Werkstein geschätzten Grünsandstein. Eine bedeutende Ausbeute ergeben die großen Kalksteinbrüche am Brandlberg und an der Walhallastraße im Stadtbezirk. In unmittelbarer Nähe Regensburgs, in Saal a/D., besteht in den Donaukalkwerken einer der größten und modernsten Kalksteinbruchbetriebe nicht nur Bayerns, sondern ganz Deutschlands. Die Portlandzementwerke am gleichen Ort liefern ebenfalls wertvolle Baustoffe. Am Nordufer der Donau, kurz unterhalb der Walhalla, bietet der Abhang des „Vorderen Waldes“ (die Ausläufer des Bayer. Waldes) in Stadtnähe den wertvollen Granitstein, der mannigfaltigste Verwendung findet. Außerdem wird auch noch Baumaterial auf den drei Flüssen herangebracht. An vielen Stellen, namentlich im Süden der Stadt in Richtung gegen Abbach, liegen auf der Kreideformation noch tertiäre Ablagerungen aus Sanden und plastischen Tonen, die häufig ausgedehnte Braunkohlenflötze enthalten, doch nicht in dem Ausmaße wie im nahegelegenen Wackersdorf (bei Schwandorf). Steinkohlen wurden im Stadtgebiet geschürft; der Abbau der dünnen Flötze ist aber kaum rentabel. Moor-Torfstich wird bei Irlbach und im Überschwemmungsgebiet der Donau getrieben.

b) des Pflanzenreichs: Der landwirtschaftlich genutzte Boden ist überall intensiv bebaut. Der Feldbau liefert Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer) Hülsenfrüchte, Knollenfrüchte, Hackfrüchte (Kartoffeln, Zuckerrüben, Möhren und Futterpflanzen). Der Gartenbau wird neben dem Ackerbau eifrig betrieben. Es wird besonders viel Gemüse gebaut; berühmt sind die Weichser Rettiche. Der Weinbau nimmt eine geringe Stelle ein. Groß ist der Waldreichtum

in Regensburgs nächster Umgebung und hier nehmen einen besonderen Rang die Forsten des Fürsten von Thurn und Taxis ein.

c) des Tierreichs: Wildtiere und besonders Jagdtiere sind in vielen Arten in den Forsten und auf den Fluren der Umgebung vorhanden (Damwild, Wildschweine, Hasen, Auerhähne). Die Fischerei gewinnt aus der Donau besonders an besseren Arten: Huchen, Hechte, Schille, Barsche, Waller. Die Viehzucht beschäftigt sich hauptsächlich mit der Erzeugung von Rindern, Pferden, Schafen, Schweinen und Geflügel. Einträglich ist auch die Bienenzucht.

5. Die Bevölkerung. Das Gebiet wird von Bayern bewohnt. Diese führen ihre Abstimmung zurück auf die alten Markomannen, auf versprengte Reste kleinerer Völker wie Skiren und Osi und auf die noch zurückgebliebenen Reste der Ostgoten. Sie alle wuchsen zu einem ziemlich einheitlichen Volke zusammen, das sich nach dem Lande, aus dem es herübergewandert war, Bayuwaren, d. h. Männer aus Baya = Böhmen, nannte, woselbst die Markomannen, von den Römern gefürchtet, über ein halbes Jahrtausend gewohnt hatten. Den Römern wurde ihr Name zuerst durch Cäsar (50 v. Chr.) bekannt. Von Böhmen aus drangen sie zu Beginn des 6. Jahrhunderts an die Donau vor, wo sie sich auch an deren südlichem Ufer ausbreiteten.[5])

Die Bevölkerung Regensburgs und der weiteren Umgebung hat heute noch ausgesprochen bayuwarischen Typus; natürlich ist gegenwärtig die städtische Bevölkerung Regensburgs mit vielen anderen Stammeselementen durchsetzt, wie ja die Verkehrswirtschaft allen Städten eine heterogene Bevölkerung brachte.

Die Einwohnerzahl, die 1914 rund 55 000 Einwohner betrug, hat hauptsächlich durch Eingemeindung umliegender Orte, heute eine Höhe von rund 80 000 Einw. erreicht.

5. Dr. Gg. Buchau, Ill. Völkerkunde; Ranke, Weltgeschichte, Bd. IV; Aus Regensburgs Vergangenheit, a. a. O.

II. Kapitel.

Die Entstehung und Entwicklung der Stadt Regensburg bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

(Bis zum Übergang der freien Reichsstadt Regensburg an Bayern im Jahre 1810.)

Es gibt nur wenige Städte in Deutschland, die auf eine so reiche, denkwürdige und wechselvolle Geschichte wie Regensburg zurückblicken können.[1]

Nachdem in prähistorischer Zeit in der Gegend von Regensburg die eingeborenen Tschuden von den aus Gallien kommenden Kelten über die Donau zurückgedrängt worden waren,[2] wurden diese ihrerseits wieder von den Römern unterworfen. Es ist nachgewiesen, daß die Römer schon in der ersten Zeit ihrer Herrschaft Regensburg gründeten oder eine vorgefundene keltische Stadt in ihre Befestigungsanlagen aufnahmen.[3]

Das eigentliche Leben von Castra Regina begann mit dem Jahre 179; das Kastell war schon ein betriebsamer Platz; die 3. italienische Legion, die es erbaute, war hier stationiert. Zu einer starken Festung wird das Legionslager gegen Ende des 3. Jahrhunderts ausgebaut worden sein.[4] Die römische Herrschaft hat bis gegen

1. Für die folgenden Ausführungen dienten als Quellen hauptsächlich das ausgezeichnete Werk von Heimpel (siehe a. a. O.), und die Werke von A. v. Hoffmann, A. Dopsch und „Regensburg in Vergangenheit und Gegenwart" (vergl. a. a. O.); die Frühgeschichte und Geschichte des Mittelalters der Stadt Regensburg ist in der Literatur bereits sehr eingehend behandelt.
2. Daß Rgbg. bereits eine keltische Siedlung war, gilt heute als erwiesen. (Vergl. Hoffmann, „Aus Rgbgs. Vergangenheit", Heimpel, a. a. O.) Auch der Name Radaspona und dessen Variationen (Ratisbona u. a.) ist als keltischen Ursprungs nachgewiesen (von Ob.-Stud.Rat Dr. Schnetz, Kempten, dem Herausgeber der Zeitschrift für Ortsnamenforschung) und deutet auf einen befestigten Platz in der Ebene hin. Die Römer gaben dem Platz und der Befestigung den Namen Castra Regina. Reganespurc (später Regensburg) ist die deutsche Übersetzung des Castra Regina.
3. In das Jahr 14 rechnet man die Anlage eines Kohortenkastells auf den südlichen Höhen der heutigen Stadt (im Vorort Kumpfmühl). Dieses wurde dann im Markomannenkrieg (166—180) zerstört. Nach dem Siege der Römer in diesem Kriege bauten sie das große Kastell Castra Regina gegenüber der Regenmündung. (Vollendet im Jahre 179 n. Chr. durch Kaiser Marcus Aurelius.)
4. Es wird sehr lange gedauert haben, bis man die gewaltigen Bauten, von denen heute noch die Überreste zeugen (die Porta Praetoria mit Flankenturm!) aufgeführt hatte.

die Mitte des 5. Jahrhunderts gedauert. Die Zeit, zu der die Römer aus Castra Regina abzogen, kennt man nicht genau.[5] Nachweisbare Kenntnisse der Regensburger Geschichte hören damit um diese Zeit auf. Die Geschichte erhellt sich erst wieder im 6. Jahrhundert, wo Regensburg als Hauptstadt der Bayuwaren erscheint. Von dieser Zeit ab war die Stadt Residenz der Stammesherzöge aus dem Geschlechte der Agilolfinger, die anfangs nur sehr lose unter der Oberhoheit der fränkischen Könige standen. Als den Merovingern die tatkräftigen Karolinger nachfolgten und auch die Zügel der bayerischen Herrschaft straffer anziehen wollten, konnten Konflikte nicht ausbleiben. Sie endeten 788 mit der Entfernung Herzog Tassilos II. und der Einverleibung Bayerns in die fränkische Monarchie.

Durch die Absetzung Tassilos II. durch Karl d. Gr. veränderten sich auch die politischen Bedingungen Regensburgs grundlegend. Die Bayern betrachteten fortan die Karolinger als ihre Herzoge und als nun unter Karls d. Gr. Nachfolgern die karolingische Monarchie geteilt und Deutschland zu einem eigenen Reich erhoben wurde, wurden fernerhin die Bayern der herrschende Stamm und Regensburg die gewöhnliche Residenz seiner Könige und Kaiser. Von hier aus wurde sogar die ganze Monarchie Karls d. Gr. unter Karl d. Dicken, der sie wieder vereinigt hatte, regiert.

In der „Vita Emmerami" des Freisinger Bischofs Arbeo aus der 2. Hälfte des 8. Jahrhunderts wird Regensburg bereits als ein gewisser Mittelpunkt wirtschaftlicher Betätigung dargestellt. Es heißt dort über die Hauptstadt der Agilolfinger: „Die Stadt hat Überfluß an allen Dingen, welche zum Lebensunterhalt gehören (Getreide, Wein, Eisen, Silber, Gold, Purpur u. s. w.)." Die feinen Purpur- und Scharlachfarben wurden ja an diesem Orte ebenso wie die gebrannten und übermalten Tongefäße und gegossenen Waffen bereits zur Römerzeit hergestellt. Daneben werden Vieh, Häute, Honig, Wachs, Salz, Wolle, Leinen und Metalle erwähnt, die in Regensburg, dem frühen Sitz bedeutender Malkunst und Färbereien, gegen Seide und Spezereien aus den östlichen Ländern umgetauscht wurden. In Regensburg bestand auch im 8. Jahrhundert bereits die Hauptniederlage für Salz, das die Donau abwärts verfrachtet wurde.[6]

Als mit Ludwig d. Kinde (911) der letzte deutsche Karolinger starb, fand er in Regensburg (St. Emmeram) seine letzte Ruhestätte. Nach dem Tode Ludwigs d. Kindes folgte Arnulf,

5. Die Legionen vom Rhein und von Britanien wurden zu Anfang des 5. Jahrhunderts von Stilicho nach Italien berufen, um dieses gegen die Westgoten zu schützen.

6. Gemeiner: Geschichte der Stadt Regensburg S. 85.

der Sohn des mächtigen Markgrafen Luitpold, als Herzog von Bayern.[7] Herzog Arnulf starb 937 in Regensburg.

Um diese Zeit finden wir in Regensburg bereits die Anfänge des Wirkens der Burggrafen. Als erster Burggraf fungierte Babo, der bis ungefähr 10 Jahre vor 1000 lebte. Seine Wirksamkeit erstreckte sich auf Rechtspflege, Steuern, Geleit, Markt und Münze. Während in vielen anderen Städten diese Gebiete zum Wirkungskreis des Bischofs gehörten und daher ein ganz anderer Entwicklungsgang der staatsrechtlichen Verhältnisse stattfand, blieb hier die Burggrafschaft bestehen und gelangte später, im Jahre 1205, an die bayerischen Herzoge, bei denen sie auch in der Folge verblieb.

Auf Herzog Heinrich den Zänker aus dem sächsischen Hause, der in Regensburg in St. Emmeram begraben liegt, folgte sein Sohn Heinrich „der Heilige".[8]

Als er starb, erlosch mit ihm der große sächsische Königsstamm. Unter den nachfolgenden Königen und Kaisern aus dem fränkischen (salischen) Stamme blieb Regensburg noch Landes- und auch Reichshauptstadt. Das Herzogtum Bayern wurde teils von den Kaisern, teils von ihren Verwandten und Herzogen aus verschiedenen Häusern verwaltet. Gegen Ende dieser Periode ging die Herzogswürde auf das Haus der Welfen über, bei dem sie mit geringen Unterbrechungen bis 1180 verblieb.

Im Laufe dieser Zeit erhielt der Handel durch das Handwerk weitere Anregung und er scheint bereits unter den Sachsenkaisern als sehr bedeutsam. Regensburg konnte einen lebhaften Aktivhandel verzeichnen, während andere Städte von Bedeutung wie Augsburg, das ein umfangreicher Abnehmer Regensburger Gewerbeprodukte war, bis ins 13. Jahrhundert hinein sich mit einem passiven Handel begnügen mußten. Von Regensburg aus gingen kostbare Damaste und Tuche bis nach Italien und Frankreich.[9] Auch

7. Dieser kam bald mit dem neugewählten König Konrad, der die Befugnisse seiner Herrschaft auf Kosten Arnulfs erweitern wollte, in Streit. Im Verlaufe dieser Auseinandersetzungen wurde der Ort so stark befestigt, daß er jeder Belagerung und jedem Ansturm gewachsen war. Der Streit endete im Jahre 922 in einem Vertrag, in dem Bayerns Selbständigkeit und Zugehörigkeit zum Reich festgelegt wurde.
8. Unter dessen Herrschaft bildete sich Regensburg erst so recht zur eigentlichen Königsstadt aus. Damit die Bischöfe und anderen geistlichen Würdenträger bei ihrer Anwesenheit in Regensburg ihre eigenen Niederlassungen hatten, verlieh Heinrich II. an diejenigen, welche von früher her noch keine eigenen Höfe hatten, solche; z. B. an das neu errichtete Bistum Bamberg, an die Bistümer Freising, Brixen und so weiter.
9. Nach J. J. Koch: „Regensburg als Großhandelsplatz im Mittelalter" wandte sich bereits Abt Peter der Ehrwürdige von Cluny gegen das Tragen dieser Kostbarkeiten durch Priester und Mönche und in den Ordensstatuten findet sich folgende Stelle: „Ut mullus scarlatos ant Baracanos vel pretiosos

das Kunstgewerbe der Regensburger Gold- und Silberstickerei sowie der Goldschmiede erfreute sich eines hervorragenden Rufes.

Dem salischen Königsstamm waren die Staufer gefolgt. Unter ihrer Regierung bildete sich Regensburgs freie Verfassung vollkommen aus.[10] Die Hoheitsrechte waren zwischen Herzog und Bischof geteilt. Daneben hatten bereits im 12. Jahrhundert die Bürger ihre herkömmlichen Freiheiten von den Kaisern bestätigt erhalten, die sich hauptsächlich auf den ausschließlichen Gerichtsstand innerhalb der Ringmauern bezogen. Bereits 1207 bekamen die Bürger, welche „auf der Straße, dem Lande und dem Wasser fahren", d. h. die Großhändler, das Recht, einen Hansgrafen zu wählen, der als Gildemeister der Kaufmannschaft die Gerichtsbarkeit auf auswärtigen Märkten — nicht in der Stadt — erhielt und die Innungssachen zu verwalten hatte. Das Amt des Hansgrafen und Hansgerichtes hat sich bis zur Auflösung des Deutschen Reiches (1806) erhalten. Im Jahre 1211 ist die Stadt bereits im Besitze ihres eigenen Siegels und aus verschiedenen Urkunden geht hervor, daß Regensburg um 1230 auf derselben politischen Entwicklungsstufe angelangt war, wie die rheinischen Städte.

Regensburg hatte sich seit der sächsischen Kaiserzeit zum wichtigsten Markte des ganzen Donaugebietes entwickelt. Der wirtschaftliche Aufstieg erhielt eine weitere Förderung als eine neue historische Wanderung einsetzte, diesesmal von Westen nach Osten, der Donaustraße folgend und an Regensburg vorüberzog: die Kreuzzüge. Regensburg war der natürlich gegebene Ort, an dem sich die Völker des ganzen Abendlandes versammelten, um nach Osten zu ziehen. Der wirtschaftliche Einfluß und Erfolg dieser nach Osten gerichteten Bewegung zeigte sich in der starken Entwicklung des ansässigen Gewerbes und eines weitreichenden Handels. Die Handelsbeziehungen der Stadt gingen donauabwärts zu den Ungarn und nach Rußland. Neben diesen Handelsbeziehungen mit dem Osten spielten schon immer jene mit Italien eine bedeutende Rolle. Das 13. Jahrhundert bedeutete den Höhepunkt der politischen und wirtschaftlichen Größe Regensburgs. Die Stadt vermittelte den Warenaustausch zwischen Westen und Osten; sie war ein wirtschaftliches und kulturelles Bindeglied zwischen dem Abend- und dem Morgenland und ein Hauptmittelpunkt des deutschen Verkehrs.[11] Der Stadt kam

Burellos, qui Ratisbonae fiunt, sive pieta quolibet modo stramina habeat (Petri ven. Statuta, n. 16—18, Migne p. 1030 1031").

10. Wenn Regensburg nicht wie andere bischöfliche Städte ganz unter die Herrschaft der Bischöfe kam, so hatte dies seinen vorzüglichen Grund darin, daß die Burggrafschaft, welche das oberste Richteramt über die Stadt zu verwalten hatte, hier nicht unter dem Bischof stand, sondern ein Reichslehen war, das noch dazu bald an die Wittelsbachischen Herzoge kam.

11. J. J. Koch: „Regensburg als Großhandelsplatz im Mittelalter" siehe a. a. O.

es im wesentlichen zu, den Warenaustausch zwischen Rhein und oberer Donau einerseits, Rußland, Polen und den baltischen Gebieten andererseits zu besorgen. Selbst die gefährliche Konkurrenz Wiens, das mit einem sehr weitgehenden Stapelrecht [12] ausgerüstet wurde, vermochte Regensburgs Stellung nicht zu untergraben. Regensburg war damals die Hauptvermittlerin [13] orientalischer und sogar indischer Waren und tauschte dagegen nicht nur die eigenen Gewerbeerzeugnisse, sondern auch die namhafter Städte der deutschen Gewerbekunst und der Niederlande aus.[15]

Sehr alt ist auch der Regensburger Salzhandel. Die bayerischen Salinen an der Salzach sind schon im 7. Jahrhundert urkundlich festgestellt. Auf zwei verschiedenen Wegen kam Salz nach Regensburg: zu Lande über Ötting, zu Wasser über Passau, Inn und Donau stromaufwärts. Die Salzherren bildeten die einzige Regensburger Kaufmannsgilde.

Kaufleute aus Regensburg waren in späteren Zeiten die ersten deutschen Handelsvertreter, die mit Venedig umfangreiche Handelsbeziehungen aufnahmen. Eine weittragende Wendung in handelspolitischer Beziehung trat nämlich im Laufe des 15. Jahrhunderts ein, als nach der Einnahme Konstantinopels durch die Türken (1453) die Donau ihren maßgebenden Einfluß als Welthandelsstraße immer mehr einbüßte. In dem Maße, in dem die Donaustraße verödete, sank auch die wirtschaftliche Vormachtstellung Regensburgs. Oberitalienische Städte,[16] an ihrer Spitze Venedig, nahmen in der folgenden Zeit die Vormachtstellung im Orient- wie im Levante-Handel ein.[17] Wohl trat Regensburg in einen lebhaften Warenaustausch mit diesen ein, mußte aber gegen Ausgang des Mittelalters im Konkurrenzkampf gegen Städte wie Nürnberg und Augsburg, die günstiger an den Handelsstraßen vom Norden zum Süden lagen, unterliegen.[18]

Die schwere wirtschaftliche Konkurrenz, die vor allem Nürnberg und Augsburg der alten Stadt Regensburg besonders hinsichtlich

12. Dieses Recht bestimmte, daß vorbeiziehende, d. h. durch das betreffende Gebiet ziehende, ausländische Kaufleute gezwungen waren, ihre Waren abzuladen, frei eine Zeit am Orte auszulegen und den Ortseinwohnern zum Kaufe anzubieten.
13. Dr. Bingold, a. a. O. Seite 8.
15. In den Hansgrafen besaßen die Regensburger Kaufleute eine Art Konsul, der die Schiffsladungen nachprüfte und mit auf auswärtige Märkte ging. Er begleitete die Kaufmannschaft nach Enns, wo Ostern und Pfingsten große Märkte waren, nach Würzburg und Frankfurt a. Main (siehe S. 10).
16. Genua, Florenz, Mailand, Ferrara, Verona u. a. m.
17. Dr. Bingold, a. a. O. S. 9 ff.; J. J. Koch, a. a. O.
18. In Venedig hatten sich die deutschen Kaufleute im Fondaco dei Tedeschi zusammengeschlossen und die Regensburger hatten von Anfang an lange Zeit in diesem Hause die Führung, bis sie auch hier schließlich diese mit den Nürnbergern teilen mußten.

ihres Handel mit Venedig machten, konnte auf die Dauer nicht ohne schwere Folgen für die Stadt bleiben, die inmitten großer, wirtschaftlicher Territorien wie Bayern, Österreich und Böhmen gelegen war. Die beiden Hauptkonkurrenten hatten dagegen den Vorzug, daß sie nicht mit großen Fürstengewalten in der Nachbarschaft zu rechnen hatten. Um sie lagen nur kleine Staaten, die sie stets beherrschen und deren Wirtschaftspolitik sie zu mindestens stark beeinflußen, wenn nicht bestimmen konnten. Dazu kamen für die freie Reichsstadt Regensburg noch andere maßgebende politische Momente, die die Bayernherzoge besonders veranlaßten, die der Stadt gewährten Zoll- und Handelsprivilegien allmählich zurückzuziehen: um sie ihren eigenen Städten zu verleihen und so deren Aufblühen zu ermöglichen und zu fördern.[19]

Als im 14. Jahrhundert in allen Städten die Handwerker ihren Anteil am städtischen Regiment beanspruchten, traten auch in Regensburg Unruhen auf. Bei dem Kampfe einzelner Patriziergeschlechter um die Hegemonie in der Stadtverwaltung gelang es den Handwerkern, in den Rat einzudringen, und sie galten von da ab als unter „die Gemein" aufgenommen. Zu einem eigentlichen Zunftregiment ist es in Regensburg nie gekommen.

Einen großen Teil ihrer Macht hatte die Stadt dadurch erlangt, daß sie im 13. und 14. Jahrhundert die meisten Regalien vom Bischof und vom Herzog durch Kauf oder Verpfändung an sich brachte; hierunter befand sich auch das Schultheißenamt.[20] Kaiser Karl IV., der 1350 in Regensburg als Kaiser eingezogen war, bestätigte den Bürgern ihre Freiheit und gab den Handel nach Böhmen frei.

Regensburg kam dann kurze Zeit wieder unter bayerische Herrschaft,[21] um aber einige Jahre später bereits (1496) wieder ihre volle Reichsunmittelbarkeit zu erlangen.

Diese nahm im 16. Jahrhundert eine besondere Form an. Regensburg mußte sich 1521 „auf ewige Zeiten" in den Schutz des Hauses Österreich begeben.[22] Hiermit wurde eine Sonderstellung der Reichsstadt eingeleitet. Die Habsburger nahmen den Platz ein, den bis zu diesem Zeitpunkt die bayerischen Herzoge innehatten. Die Geschichte Regensburgs in den nächsten Jahr-

19. Sich häufende Fehden, besonders auch die mit den Bischöfen, trugen wesentlich zur Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Stadt bei.
20. Besonders aber Kaiser Ludwig der Bayer (1314—1347) hat der Stadt so viele Beweise seiner Huld gegeben, daß sich wohl kein deutscher Kaiser um Regensburg mehr verdient gemacht hat als er.
21. Am 2. Juli 1486 unterwarf sich Regensburg Herzog Albrecht von Bayern.
22. Die Regensburger fielen 1519 über die Judenstadt her und zerstörten sie vollständig. Diese Gewalttat wurde gleich von den Habsburgern gegen die Stadt genützt.

hunderten wurde ganz wesentlich von diesem Wechsel beeinflußt.

Die Bewegung der Reformation, die im 16. Jahrhundert einsetzte, machte sich auch in Regensburg bald fühlbar. Im Jahre 1542 wurde in Regensburg die Reformation eingeführt. Doch brachten es die eigentümlichen Regensburger Verhältnisse mit sich, daß trotz der Einführung der Reformation der Katholizismus nie seinen Halt verlor.[23] In diesem unseligen Kampf spielte Regensburg oft eine gewichtige Rolle. So hatte die Stadt z. B. während des 30jährigen Krieges furchtbar zu leiden. Der Reichstag, der vor dem großen Kriege schon vielfach in Regensburg getagt hatte, und während des Krieges immer wieder innerhalb der Mauern der Stadt zusammentrat, bestimmte für die Tagungen den Ort wegen seiner günstigen Lage zu Wien und Prag. Wesentlich hiefür war auch die habsburgische Schutzherrschaft. Als im Jahre 1664 der Reichstag in einer Stadt permanent wurde, kam für seinen Sitz nur mehr Regensburg in Frage. Die Stadt war der ganzen Lage nach der gegebene Verhandlungsplatz des habsburgischen Kaisers im Reiche.

Dadurch wurde aber auch Regensburg wieder von außen her neues Leben zugeführt, denn die Stadt trat ganz verarmt in die Zeit nach dem 30jährigen Krieg ein. Nun bekam die Stadt eine ganz neue Bedeutung im Reiche. Regensburg wurde Fremdenstadt; ob es für die Stadt von besonderem Segen war, ist zweifelhaft. Der leichte Verdienst und die guten Einnahmen, hauptsächlich bedingt durch den Aufenthalt des Hochadels — der Gesandten beim Reichstag — in der Stadt, waren der Entwicklung von Tatkraft und neuem bürgerlichen Kraftgefühl nicht förderlich. Regensburg war an sich ohne eigenes Leben, ohne Handel, ohne Manufakturen. Es war wirtschaftlich völlig abgesperrt durch Bayern und Österreich, die bekanntlich im ganzen 18. Jahrhundert politische Gegensätze darstellten. Die Regensburger Schlagbäume und Schildwachen traten schon auf der Donaubrücke den bayerischen gegenüber. Keines der umliegenden Dörfer gehörte zum Burgfrieden der Stadt. Aller Handel und Verkehr war durch strenges Herkommen stark eingeschränkt, wenn nicht gar verhindert.[24] Immer noch bestanden die verschiedenen Reichsstände in der Stadt. Von den Häusern der Stadt waren gegen Ausgang der reichsstädtischen Zeit 1087 Gebäude reichsstädtisch; 200 Gebäude waren exterritorial. Regensburg führte zu Ende des 17. und das ganze 18. Jahrhundert hindurch ein ruhiges

23. Dies lag hauptsächlich in der Lage der Stadt zu Bayern und Österreich, den großen katholisch-konservativen Fürstenhäusern begründet.

24. Jede Woche fuhr ein Schiff von Regensburg nach Wien; da aber der Regensburger Schiffer nichts zurückbringen durfte, so mußte er jedes Schiff in Wien verkaufen. Der Wiener Schiffer mußte dafür jede Weiterfracht von Regensburg nach Ulm den Regensburgern überlassen. So wurden also in Regensburg viele Schiffe gebraucht; aber sie konnten hier nicht gebaut

Leben; der Reichstag, der innerhalb der Mauern der Stadt sein Leben fristete, machte diese zu einer Sehenswürdigkeit im ganzen Reiche.

Mit dem 19. Jahrhundert begann auch für Regensburg eine ganz neue Ära. 1802 war die Eröffnung der Reichsdeputation zur Entschädigung der weltlichen Reichsstände; der Reichsdeputationshauptschluß von 1803 brachte dann Regensburg in eine ganz besondere Stellung. Es wurde als Fürstentum mit dem neu errichteten Kurfürstentum Aschaffenburg die Dotation des früheren Kurfürsten von Mainz, Karl Freiherrn von Dalberg. Zugleich wurde die erzbischöfliche Würde von Mainz auf Regensburg übertragen. Somit hörte also Regensburg auf, eine freie Reichsstadt zu sein. Die zentrale Bedeutung als Sitz des Reichstages blieb vorerst noch die gleiche, da dieser auch weiterhin in der Stadt tagte; ja, sie wurde sogar noch durch die Übertragung des erzbischöflichen Stuhles von Mainz nach Regensburg erhöht. Diese Neuordnung war aber nur von kurzer Dauer. Bereits 1806 wurde das Deutsche Reich vollkommen aufgelöst und der Rheinbund unter Napoleons Protektorat gegründet. Dalberg wurde Fürstprimas des Rheinbundes und blieb Erzbischof und Fürst von Regensburg; seine eigentliche Residenz sollte Franfurt a. Main sein, das ihm auch zugewiesen wurde.[25]

Im Jahre 1809 wurde ein großer Teil Regensburgs von den Bayern und Franzosen durch die Beschießung vom 23. April eingeäschert. Die Österreicher hielten auf ihrem 4. Waffengang gegen Napoleon die Stadt besetzt, konnten sie aber nicht halten.[26]

Am 25. November 1809 kehrte der Fürstprimas aus Frankfurt a. Main zurück. Für ihn wurde 1810 das Großherzogtum Frankfurt gegründet. Das Fürstentum Regensburg dagegen kam an Bayern. Dalberg war ein verständiger und für das Wohl seiner Länder sehr besorgter Regent bewesen, dem Regensburg in jenen Tagen der Not viel zu danken hatte. Für die Stadt aber wurde durch die eigenartige Stellung, in welche sie kam, der Übergang von der wichtigsten Reichsstadt Deutschlands zur bayerischen Provinzstadt etwas weniger stark fühlbar. Andererseits waren die Vorteile der Vereinigung mit dem Stammlande Bayern, wie wir später noch ersehen werden, so bedeutend, daß die verlorene Selbstständigkeit einigermaßen verschmerzt werden konnte. Allein, die Stadt brauchte Jahrzehnte, ehe die Wunden des Krieges geheilt waren und ehe die großen Verluste, die durch die Auflösung des Reichstages der Stadt erwuchsen, ausgeglichen waren.

werden. Kelheim hatte das Recht, die Schiffe im Rohbau herzustellen. In Regensburg wurden die in Kelheim gebauten Schiffe nur noch ausgekleidet und fertiggestellt.

25. Am 17. Januar 1809 reiste der Fürstprimas dorthin ab.

26. Hieraus ersieht man wieder die Wichtigkeit des alten Donaupasses, die Schlüsselstellung der Stadt nach den Donauländern.

III. Kapitel.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Regensburg im 19. Jahrhundert und zu Beginn des 20. Jahrhunderts. (1810—1914).

A. Bis zur Einführung der Gewerbefreiheit im Jahre 1868, der Vollendung des bayerischen Ostbahnprojektes 1869 und der Gründung des Deutschen Reiches 1871.

1. Allgemeiner Überblick über die Entwicklung dieser Periode.

Diese Periode war eine solche langsamen wirtschaftlichen Fortschritts. Es wurden in ihr die Grundlagen zu einem raschen kontinuierlichen Aufstieg in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts geschaffen. Sie kennzeichnet sich durch ein jahrzehntelanges Ringen um die Gewerbefreiheit[1] und eine weitgehende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (Ausbau der Straßen, Bau der bedeutendsten bayerischen Eisenbahnlinien, Einrichtung von Telefon, Telegraf, u. a. m.).

Seit dem Jahre 1810, in welchem das Fürstentum Regensburg an Bayern kam, ist das Geschick der ehemals freien Reichsstadt durch die Geschichte dieses Landes bedingt.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung war nun in viel geringerem Maße von den Entschließungen und Maßnahmen der Stadt selbst abhängig[2] als vielmehr von der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes, dem es nun eingegliedert wurde, und später (nach der Gründung des Deutschen Zollvereins und hauptsächlich nach der Gründung des Deutschen Reiches) von der Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft überhaupt. Daher bekam der Kampf um Gewerbereform und Gewerbefreiheit, der für die wirtschaftliche Entwicklung des bayerischen Staates in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts von entscheidendem Einfluß war, auch für Regensburg die größte Bedeutung.

1. Siehe unten Seite 32 ff.
2. Früher machte die freie Reichsstadt ihre eigene Politik, und auch ihre wirtschaftliche Entwicklung war ziemlich unabhängig von der unmittelbaren Entwicklung der sie umgebenden Länder und Landesverbände oder wenigstens von der direkten Einwirkung der Wirtschaftspolitik dieser nachbarlichen Souveräne.

Seiner alten Herrlichkeit entkleidet, verarmt, geplündert, verbrannt, mit einer arbeitsungewohnt gewordenen Bevölkerung, trat Regensburg in das 19. Jahrhundert ein, in eine neue Zeit, die die Zunftschranken und die Fesseln der mittelalterlichen Stadtwirtschaft sprengen sah, in die Zeit der entstehenden deutschen Volkswirtschaft.

Einen fühlbaren Druck auf den Handel Regensburgs übte noch die Kontinentalsperre aus, so vor allem das Dekret Napoleons vom 5. August 1810, das von allen Fürsten des Rheinbundes, auch vom König von Bayern unterschrieben war und alle Kolonialwaren, besonders die aus englischen Häfen eingeführten, mit einem besonders hohen Zoll, belegte. Rücksichtslos wurden solche Waren unter militärischer Mitwirkung beschlagnahmt und der Schaden traf den Handel sehr schwer, besonders da diese Waren vielfach erst aus zweiter oder dritter Hand bezogen worden waren.

Die finanzielle Lage der Stadt war beim Übergang an Bayern sehr bedenklich. Regensburg ging mit nahezu 1,5 Millionen Gulden (ca. 2,5 Millionen Mark) Schulden als zukünftige Kreishauptstadt des Regenkreises an Bayern über. Das erste definitive Budget von 1814 wies nur eine Einnahme von 31 000 fl auf, was einer Summe von ca. 53 000 Mark entspricht. Infolge dieser betrüblichen Verhältnisse sah sich die Stadtverwaltung gezwungen, durch möglichste Sparsamkeit die Ausgaben zu mindern und außerdem höhere Einnahmen zu erreichen. Trotz der finanziellen Notlage konnte man sich aber nicht dazu verstehen, Gemeindeumlagen zu erheben. Erst im Jahre 1869 wurden in Regensburg Umlagen für die Kommune eingeführt. Bis dahin suchte man durch Lokalaufschläge auf Mehl, Getreide und Bier (Malzaufschlag), später auch auf Fleisch u. a., die auf eine längere Zeitdauer genehmigt worden waren, die Ausgaben zu bestreiten.[3]

3. Die kgl. bay. Staatsregierung begründete diese finanziellen Deckungsmaßnahmen in einem Schreiben vom 2. Juni 1819 an die Stadt Regensburg „den Mehl, Getreide und Bieraufschlag betreffend“ (A.d.St.R. No. 1/F. 307) folgendermaßen: „. . . In Gemäßheit Allerhöchster Entschließung . . . wegen der Existenz der Kommunalkasse in Regensburg wird verordnet wie folgt: 1. Nachdem bei der unterm 14. September 1814 genehmigten Ausscheidung des Staats- und Kommunalvermögens der ehemaligen Reichsstadt Regensburg die gesamten Schulden, die Pensionen der städt. Diener, die Kosten der Unterhaltung der Steinernen Brücke, . . . u. a. und zum Teil auch die Lasten der deutschen Schulen auf das Staatsärar übernommen, der Stadt Regensburg hingegen nur die eigentlichen Gemeindelasten und Ausgaben überwiesen und diese durch überlassene Vermögensteile und Renten gedeckt worden sind, nachdem ferner die direkten Staatsauflagen in Regensburg durch den neuen Steuerfundus eine bedeutende Verminderung erfahren haben, die Verhältnisse dieser Stadt bezw. der getroffenen Repartitien . . . zu den Kosten der Lokalpolizeiverwaltung geeignet berück-

Bei der Einteilung des Königreiches Bayern in 8 Kreise, die am 20. Februar 1817 vollzogen wurde,[4] wurden folgende Kreise geschaffen: Isarkreis, Unterdonaukreis, Regenkreis (Regensburg), Oberdonaukreis, Rezatkreis, Obermainkreis, Untermainkreis und Rheinkreis. Bei den folgenden Bemühungen, das neu entstandene Königreich verwaltungstechnisch besser zu gliedern, erfolgten fernerhin mancherlei Neueinteilungen des Gebietes in Verwaltungsbezirke. Anfangs anderen Kreisen zugeteilt, wurde erst 1837 der Regierungsbezirk „Oberpfalz und Regensburg" geschaffen.[5] Um die geschichtliche Erinnerung zu bewahren sollte er womöglich die Gebiete des alten Nordgaues umfassen. Regensburg wurde die Hauptstadt des Kreises Oberpfalz und damit Sitz wichtiger Behörden und Mittelpunkt des mittleren Bayerns. Besonders König Ludwig I. von Bayern, unter dessen Regierung die Neueinteilung vollzogen wurde, hat dann im Laufe der Jahre viel für Regens-

sichtigt worden sind, und zur Deckung der aus einer erweiterten Gemeindeverwaltung hervorgegangenen höheren Bedürfnisse vorerst die geeigneten Lokalmittel aufgesucht und angewendet werden müssen, kann der Antrag der Gemeindebevollmächtigten auf einen weiteren Zuschuß aus der Staatskasse nicht genehmigt werden. 2. Um einen Teil der ständigen Bedürfnisse und des Kurrentdefizites zu decken, wird der Stadtgemeinde Regensburg die Einführung eines Getreideaufschlages zugestanden, welcher jedoch den Betrag von 30 Kr. vom Schäffel nicht übersteigen und nur von der zur Verzehrung bestimmten und auf die Mühlen zum Vermahlen gegebenen Weizen und Korn, dagegen aber auch von dem auswärtigen nach Rgbg. zum öffentlichen Verkauf gebrachten Mehle erhoben werden darf. 3. Die Mittel zur Deckung des übrigen Teiles vom Kurrentdefizit sind in einer strengen Administration des Kommunalvermögens und der Renten in der möglichsten Reduktion der Ausgaben auf Personal- und Realexistenz, und wenn dadurch das Defizit nicht gänzlich beseitigt werden könnte, in einer Beihilfe durch Gemeindeumlagen aufzusuchen. 4. Zur Befriedigung der außerordentlichen Bedürfnisse und besonders zur Tilgung von Gemeindeschulden der Kommunalkasse wird der Stadt R. ein Lokalaufschlag zu 15 Kr. vom Metzen des zum . . . Bier erforderlichen Malzes vom künftigen Sudjahr angefangen hindurch genehmigt. Dieser benannte Aufschlag oder Bierpfennig soll mit dem Ärarial-Malzaufschlag gleichzeitig erhoben und an die Kommunal- oder Schuldentilgungskasse in R. abgeliefert werden, zu welchem Ende die erforderliche Weisung an das hiesige Aufschlagamt nachträglich erteilt werden wird. Damit jedoch die Konkurrenz des fremden Bieres mit dem R.-Bier hergestellt werde, soll von dem fremden zur Konsumption in . . . Fässern eingeführten Bier, solange die Bierbräuer in R. mit ihrem eigenen Bier das Publikum zu befriedigen imstande sind, ein Aufschlag von 30 Kr. vom Eimer erhoben, dagegen der Aufschlag zu 15 Kr. pro Eimer von dem durch die Bierbräuer von R. zur auswärtigen Konsumption exportierten Bier nachgelassen und abgeschrieben werden.

4. Nachdem auf dem Wiener Kongreß 1815 die endgültigen Landesgrenzen der europäischen Staaten festgelegt worden waren.
5. Bayern hatte mit dem Jahre 1838 endgültig eine neue Verwaltungseinteilung erhalten.

burg getan. Künstlerisch bedeutend wie von starker Einwirkung auf den Fremdenverkehr waren der Bau der Walhalla (1848) und der Befreiungshalle (1863). Bei der feierlichen Grundsteinlegung der Walhalla (1830), anläßlich deren König Ludwig I. nach Regensburg kam, sagte dieser in einer Rede, er wollte, daß er die Macht hätte, Regensburg das zu ersetzen, was es durch den Reichstag verloren habe; Regensburg habe viel, sehr viel verloren.[6] Die interessierten Kreise der Bevölkerung erhofften nun auch als Ausgleich für die verlorene Selbständigkeit eine tatkräftige Förderung durch die bayerische Regierung, besonders wo doch die Stadt selbst für Bayern auch manchen großen Vorteil mitbrachte.[7] Vor allem waren es Regensburgs Handel und Gewerbe, die nun neue Hoffnungen auf ein Wiedererstehen des einst so mächtigen Handelsplatzes unter der Pflege und Förderung der bayerischen Regierung hegten. Man erwartete, daß durch den Anschluß an ein großes, entwicklungsfähiges Wirtschaftsgebiet die Möglichkeit geschaffen wurde, Regensburg wieder einem wirtschaftlichen Aufschwung entgegenzuführen. Auch in bayerischen Regierungskreisen begrüßte man es, in Regensburg einen bedeutenden Stapelplatz für den Donauverkehr zu bekommen. Zu einer Ausnützung der günstigen Lage konnte es allerdings vorerst nicht kommen, da die zahlreichen Zollschranken jeglicher großzügigen Handelspolitik hindernd im Wege standen. Ferner bedurfte Bayern selbst einer längeren Zeit, bis es sich von den Folgen der vergangenen Kriege einigermaßen erholt hatte und der Handel und das Gewerbe sich zu neuen Unternehmungen aufraffen konnten.

Nachdem Regensburg 1810 an Bayern übergegangen war, traten in der Stadt auch die einzelnen bayerischen Gesetze und Verordnungen in Kraft. Ebenso bekamen die bayerischen Maße und Gewichte mit dem Jahre 1811 ausschließliche Geltung (nur die bayerischen Getränkemaße bei den Weinwirten wurden erst 1820 eingeführt).[8]

Das Betreiben eines Gewerbes war nun an eine Konzession gebunden. Die Konzession bezeichnete ungefähr auch die Grenze, innerhalb deren sich der Betrieb des betreffenden Gewerbes ab-

6. „Regensburger Anzeiger" No. 286 v. 1930, S. 11.
7. Neben dem Vorteil der Gebietserweiterung und Vereinheitlichung kam einer der besten Donauhäfen des oberen Stromgebietes zum bayerischen Staat, die Steuerkraft des bayerischen Fiskus wurde gestärkt u. a. m.
8. A.d.St.R. No. 1/F. 233. In einem Erlaß der Kgl. Regierung v. 21. Juni 1811 „die Gewerbe der Stadt Regensburg betreffend" wird darauf hingewiesen, daß die Verordnungen, die für Bayern seit 1. März 1804 und 5. April 1805 gelten, im Regensburger Intelligenzblatt bekanntzumachen seien, auch nun für die Stadt Regensburg Geltung haben.

spielte. Manufakturen (Fabrikbetriebe) mußte eine besondere Konzession erteilt werden, auch innerhalb derselben Branche.[9]

Nach einem Protokoll, das am 24. Juni 1812 über die Gewerbearten, die beim Rentamt sich angemeldet hatten, aufgenommen wurde, ergaben sich 129 Gewerbearten mit 1110 Gewerbebetrieben (die angeführten Gewerbe waren nur der Art nach registriert, ohne Personen, die in ihnen beschäftigt waren, zu zählen). Im Durchschnitt traf auf $3^1/_4$ Familien der Stadt ein Gewerbe.

In einem Schreiben der Stadt Regensburg an das Kgl. Generalkommissariat des Regenkreises[10] schildert die Stadt die in ihr angesiedelten Gewerbe und deren wirtschaftliche Lage. Die meisten Gewerbezweige waren „übersetzt" (mit wenigen Ausnahmen, z. B. dem Seilerhandwerk) d. h. die Meister oder die Handwerksbetriebe der einzelnen Handwerkszweige waren im Verhältnis zur Konsumentenzahl (der städtischen Bevölkerung und der der nächsten Umgebung) zu zahlreich. Dieser Übelstand ergab sich hauptsächlich aus dem Rückgang der städt. Bevölkerung, während die Anzahl der Gewerbebetriebe in voller Zahl aufrecht erhalten blieb. Vom Einfluß der unbeschränkten Gewerbefreiheit versprach sich die Stadt nicht viel, war jedoch für Beseitigung der starren Schranken zwischen den einzelnen gleichartigen Gewerben (Ziseleure, Graveure, Goldschmiede u. dgl.), um einzelnen tüchtigen Kräften ein weiteres Fortkommen zu ermöglichen.

Bei den Untersuchungen über die Einführung der Gewerbefreiheit in Regensburg[11] begegnet man häufig der Anschauung, daß das Gewerbe in fast allen Zweigen „übersetzt" sei, also daß es schädlich sei, jedem den Zugang zu einem Gewerbe zu ermöglichen. Daß dadurch aber wieder Fluß und reges Leben in die stagnierenden zünftlerischen Gewerbe kommen würde, und daß die Konkurrenz eine Auswahl der tüchtigsten Gewerbetreibenden herbeiführen würde, übersah man vielfach oder würdigte es jedenfalls nicht mit Objektivität oder Unvoreingenommenheit. Man erblickte eben in der Einführung der Gewerbefreiheit die Gefahr einer nur noch größeren „Übersetzung" aller Gewerbe und damit eine Gefährdung des sogenannten „Lebensstandes" (gleich dem Nahrungsstand!), der als fester Begriff aus den mittelalterlichen Zunft-

9. Es mußte z. B. ein Unternehmer, der die Konzession zum Betrieb des Webereihandwerks besaß, für den Fall, daß er seinen Betrieb vergrößern und zum Fabrikbetrieb ausgestalten wollte (mit Maschineneinrichtung, Kraftbetrieb u. dgl.), für den Fabrikbetrieb eine besondere Konzession haben.
10. A.d.St.R. No. 1/F. 233; Brief vom 2. Februar 1811.
11. A.d.St.R. No. 1/F. 233; Städtische Rundfrage bei den Gewerben 1823; die Einstellung gegen die Gewerbefreiheit war vielfach bis 1868 (Einführung d. Gewerbefreiheit) anzutreffen.

anschauungen übernommen und in den Gedanken der Gewerbetreibenden fest verwurzelt war.[12]

Aus einem Bericht der Metzger an den Stadtmagistrat ist deutlich zu ersehen,[13] wie festgewurzelt die Idee der Zünfte in den Köpfen der Vertreter dieses Gewerbezweiges — wie der Handwerksmeister oft allgemein — noch war. Sie stellten sich unbedingt gegen Reformbestrebungen mit dem Ziele der Gewerbefreiheit und waren noch vollkommen befangen durch die früheren Vorteile der Zunftschranken. Doch gab es um diese Zeit bereits, wie die Untersuchungen der Kreisregierungen anläßlich der Vorarbeiten zum Gewerbe-Gesetz v. 1825 zeigten,[14] eine große Anzahl von Handwerkern, die der Gewerbefreiheit nahestanden. Einige Gewerbe waren auch mit den bestehenden Verhältnissen zufrieden (z. B. die Bräuer, Schiffer, Gürtler, Sattler); ein Verlangen nach Erweiterung der Zunftartikel bestand ausnahmsweise bei den Schlossern. Von den Fabriken verlangte die Bleistiftfabrik J. J. Rehbach sehr hohen Schutzzoll und bat, ... „die Kgl. Bureaux möchten nicht bei Schnurr-Juden und anderen Hausierern kaufen, sondern beim Fabrikanten". Der Handel lag um diese Zeit ziemlich darnieder; dies war hauptsächlich auf den mangelhaften Absatz zurückzuführen, der sich fast ausschließlich auf den Ort selbst und dessen allernächste Umgebung beschränken mußte und dessen größter Feind die unzähligen Zollschranken waren, die die vielen kleinen und kleinsten Länder und Städte bisher voneinander abschlossen.

Daneben machten sich die ersten Rückschläge großer Handelskrisen (Kontinentalsperre) bemerkbar und wirkten verheerend im Verein mit den Cholera- und Hungerjahren, die immer wieder in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts auftraten.[15] Und wenn auch später (nach 1833) die Segnungen des Zollvereins nicht aus-

12. Sartorius v. Waltershausen (a. a. O. S. 20 ff.) nimmt dazu wie folgt Stellung: „. . . ihre (der Zünfte) Abgrenzung führte jetzt zu unaufhörlichen Rechts- und Kompetenzstreitigkeiten, seitdem die Arbeit sich mehr spezialisierte. Sie hemmten sich gegenseitig und bekämpften gemeinsam die Fabriken, die ihnen oft überlegen waren. Die strenge soziale Gliederung war durchbrochen, . . . und die Ausschließung der fremden Konkurrenz hatte den Meistern ein übertriebenes Sicherheitsgefühl anerzogen, sodaß sie ihre Pflichten vergaßen, die sie der Stadt und dem Gewerbe schuldeten.

13. A.d.St.R. Nr. 10/F. 229; Brief vom 19. Juli 1823.

14. S. unten Seite 24, 36.

15. Im Jahre 1816 war eine ausgesprochene Mißernte mit darauffolgender Hungersnot (1816—17), die Tausende von Deutschen zum Auswandern zwang (20 000 nach U.S.A.) Anfangs der 20er Jahre setzte eine mehr als 10 jährige Agrarkrise und Handelskrise mit ungemein sinkenden Preisen der landwirtschaftlichen Erzeugnisse ein (Deutschland war damals Exportland für Agrarerzeugnisse). (S. v. Waltershausen a. a. O.)

blieben, wenn Maschinen, Eisenbahnen und Fabriken Tausenden Brot gaben, auf der anderen Seite bedrohten sie viele hergebrachte, bisher in beschaulicher Ruhe dahinlebende Existenzen.

Am meisten klagte das Handwerk. Seit Ende der 30er Jahre konnte man von einer Krisis vieler Kleingewerbe fast in ganz Deutschland sprechen. Sie steigerte sich durch das ganze folgende Jahrzehnt, am meisten da, wo, wie in Bayern, das industrielle Leben nicht sonderlich entwickelt war. Es fehlte den Handwerkern jener Tage noch vollkommen die Fähigkeit, sich der neuen Technik, der neuen Entwicklung anzupassen.

Seit Regensburg an Bayern übergegangen war und das Hansgrafenamt[16] aufgelöst wurde, war der Regensburger Handel ohne offizielle Vertretung. Beim Handwerk bestanden noch zünftige Korporationen, aber dem Handel und der neu aufstrebenden Industrie fehlte der Zusammenschluß. Um die Mitte der 20er Jahre des 19. Jahrhunderts beschäftigte man sich auch in Bayern eingehender mit dem Gedanken der Errichtung von Handelskammern. In Regensburg fand dieser Gedanke lebhafte Aufnahme, glaubte man doch dadurch die besondere Fürsorge der Regierung zu erreichen, um, wenn auch in bescheidenerem Ausmaße, eine wirtschaftliche Blüte der Stadt wie ehedem zu erreichen. Am 11. April 1832 erließ das Kgl. Staatsministerium des Innern an die Kreisregierungen die Aufforderung, Erhebungen zu sammeln, um die Errichtung der Industrie- und Handelskammern ehestens in die Wege zu leiten. Das Ministerium vertrat dabei die Ansicht, daß jedem Kreis mindestens eine Kammer zuzustehen sei. Dieser Schritt der Regierung fand in Regensburg und in der Oberpfalz freudigste Aufnahme. Nachdrücklich betonte der Regensburger Stadtmagistrat in einer Denkschrift an die Regierung die Notwendigkeit eines „gemeinschaftlichen Rechts“[17] und der freien Konkurrenz in der gesamten Wirtschaft.

Auch Vertreter des Regensburger Handelsstandes waren um ihre Meinung befragt worden. Sie sprachen sich für die Errichtung einer einzigen Kammer in ihrem Regierungsbezirk aus. Im allgemeinen war man gegen jede staatliche Bevormundung und irgendwelche Kontrolle.[18] Die Abordnung eines staatlichen Kommissars zu den Sitzungen wurde als überflüssig erklärt. Der freihändlerische Sinn dieser Standesvertretung sprach aus einer Äußerung, mit welcher sie ihr Gutachten einleiteten: „Laissez nous faire!“ Die Erhebungen führten alle zu keinem Ziel, vielmehr gab das Staats-

16. dessen Zweck siehe oben S. 10, 11;
17. Geltung allgemeiner Rechtsgrundsätze für ein größeres Gebiet; eingeführt nach 1871 im Deutschen Reich (Reichsgesetzgebung, BGB. HGB. ZPO. usw.)
18. Im Gegensatz zum Handwerk, wo auch um diese Zeit (1832/40) diese Gedanken noch nicht allgemein Fuß gefaßt hatten!

ministerium d. I. 1840 bekannt, daß bis auf weiteres Handelskammern nicht errichtet würden. Bereits 1842 aber trat man dem Gedanken erneut näher.[19] Am 7. April 1843 wurde die Handelskammer für den Regierungsbezirk „Oberpfalz und Regensburg" mit dem Sitz in Regensburg ins Leben gerufen.[20] Die Kammer erteilte der Regierung auf Anforderung Berichte und Gutachten und gab auch von sich aus Anregungen sowie einen jährlichen Bericht über die Lage von Handel und Industrie, dem Wünsche und Anträge beigegeben waren. So wies im Jahre 1847 die Oberpfälzisch-Regensburgische Handelskammer auf die unbedingte Notwendigkeit der Erbauung einer Bahn von Regensburg nach Nürnberg hin.

Wenn sich auch die Regierung zeitweise der Bildung von Handelskammern gegenüber ziemlich zurückhaltend zeigte, so schritt sie doch auch bereits 1848 zur Einführung von Gewerbekammern. Im Jahre 1850 wurde ferner die bisherige Trennung zwischen Handels- und Gewerbekammer aufgehoben. Im Regierungsbezirk Oberpfalz wurde weiterhin Regensburg als Kammersitz beibehalten.

Die Gewerbe- und Handelskammer Regensburg mußte ihre Tätigkeit zu Zeiten einer ungünstigen allgemeinen wirtschaftlichen Lage beginnen.[21] In der folgenden Zeit berichtete aber bereits 1859 die Gewerbe- und Handelskammer von einer erfreulichen Entwicklung der „Industrie."[22] Besonders die industriellen Betriebe Regensburgs wiesen einen guten Absatz auf. Die bedeutendsten davon waren die Tuchfabrikation, die Bleistiftfabrikation, die Tabak- und Zucker-

19. Am 14. September 1842 erschien die Verordnung über die Handelskammern;
20. Der Stadtmagistrat stellte im Rathaus ein Versammlungszimmer zur Verfügung und zur Aufbringung der Kosten für den Geschäftsbetrieb erklärte sich der Regensburger Handelsstand bereit.
21. Die Krise des Deutschen Zollvereins bis zum Deutsch-Österreichischen Handelsvertrag (1853) brachte große Beunruhigung mit sich. Bereits 1855 wurde über unerschwingliche Lebensmittelpreise geklagt. [Nach Laspeyers sind die Goldpreise im Großhandel von 1850 bis 1862 um 20,475% gestiegen (S. v. Waltershausen a. a. O. S. 157 ff). Siehe unten Tabelle, S. 31;] und man war in ernster Sorge darüber, daß der seit 1854 dauernde Krimkrieg noch weitere Staaten in Mitleidenschaft ziehen könnte. Dazu kamen viele Neugründungen zu Ende dieses Jahrzehnts, die großenteils Überstürzungen mit sich brachten, eine amerikanische Krisis (Vorkämpfe 1854/55 zum Unionskrieg; Kansas-Nebraska-Bill!) und die Beunruhigung, die der Handel in England, Dänemark und Schweden aufwies. Als eine der bedeutendsten Ursachen wurde die seit dem Jahre 1857 eingetretene Goldkrisis (Goldknappheit) angesehen. Die Kapitalknappheit weiterhin war eine natürliche Folge der Investierungen (Eisenbahn, Industrie u. a.) des nach 1850 langsam einsetzenden allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs. Im engeren (lokalen) Kreise wirkte noch besonders die reaktionäre bayerische Gewerbegesetzgebung ungünstig mit. Die Goldknappheit brachte natürlich eine starke Verteuerung des Geldes (Kredits) mit sich.
22. Deren besondere Entwicklung für diesen Zeitabschnitt siehe unten Seite 26 ff.

fabrikation, die Porzellan- und Maschinenfabrikation und das Schiffbauunternehmen von Maffei.[23] Die günstige Entwicklung ist jedoch nicht im gleichen Ausmaße fortgeschritten. Die unsichere politische Lage der damaligen Zeit[24] blieb nicht ohne Auswirkung und speziell die Geld- und Kreditverhältnisse blieben weiterhin schwierig. Hierunter hatte besonders das Gewerbe (Handwerk) zu leiden.

Ein besonderes Augenmerk wurde in den folgenden Jahren auf die allgemeine Verbesserung des Verkehrs gerichtet. Die fördernden Einflüsse der im Entstehen begriffenen Eisenbahnen hatten sich allenthalben ganz augenscheinlich gezeigt. Wiederholt, so auch im Jahre 1855, regte die Regensburger Gewerbe- und Handelskammer an, das wichtigste Glied der bayerischen Westostbahn, die Strecke Nürnberg-Regensburg in Angriff zu nehmen, um das bis dahin Versäumte durch eine Beschleunigung der Ausführung auszugleichen. Der lange gehegte Wunsch, Regensburg mit den Hauptwirtschaftsplätzen Bayerns, München und Nürnberg, verbunden zu sehen, wurde erst nach 20jährigen Bestrebungen im Jahre 1860 nach Vollendung der Ostbahnstrecke erfüllt.[25]

Die unten[26] eingehend geschilderte Einführung der Gewerbefreiheit im Jahre 1868 leitete eine neue wirtschaftliche Epoche für Bayern ein.

2. Das Gewerbe und der Handel (einschließlich Manufaktur und Industrie).

Das gewerbliche Leben, das zu Beginn des Jahrhunderts in der Stadt völlig darniederlag, fing nach dem Friedensschluß von 1815 allmählich wieder zu pulsieren an. Daß es noch bedeutende Hin-

23. A. d. St. R. No. 24/F. 230; einer Anfrage des Hauptzollamtes Regensburg beim Stadtmagistrat ist folgende Antwort zu entnehmen: Verzeichnis der im Regensburger Stadtbezirk befindlichen Fabriken und fabrikmäßig betriebenen Gewerbe mit Angabe der Eigentümer: 1. Bleistiftfabrik (K ch David), 2. Bleistiftfabrik (J. J. Rehbach), 3. Fabrik für verzinktes Geschirr (J. L. Kempff), 4. Möbelfabrik (J. Fischer), 5. Porzellanfabrik (G. Schwerdtner, 6. u. 7. Tabakfabriken (Gebr. Bernard und G. Kümmel), 8. Tuchfabrik (J. Zandl), 9. Schrottfabrik (H. Stirner), 10. u. 11. Extraktefabriken (Börer u. Torzelius, Engelhard), 12. Steinbohrerfabrik (Kramer u. Gebr. Rehbach).

24. Die Ereignisse in Oberitalien 1859, der Krieg zwischen Frankreich und Sardinien; die besonders schlechte finanzielle Lage des Nachbarstaates Österreich mit seiner entwerteten Valuta; der politische Druck Frankreichs auf Deutschland; der Ausbruch des amerikanischen Bürgerkrieges 1862;

25. Die Entwicklung Regensburgs zum Eisenbahnknotenpunkt siehe unten Seite 44 ff.

26. Siehe unten Seite 32 ff.

dernisse zu überwinden galt, um dem neuen bayerischen Staat auch eine den neuen Verhältnissen entsprechende wirtschaftliche Grundlage zu geben, war augenscheinlich.

In Vorbereitung des Gesetzes von 1825 [27] ließ sich die bayerische Regierung durch genaue Schilderung der wirtschaftlichen Lage und durch Vorschläge ihrer Kreisregierungen unterrichten. Die Kgl. Regierung des Regenkreises zu Regensburg erhielt in einem Auftrag vom 24. April 1823 [28] die Aufgabe zuerteilt „über Zünfte, über die Gewerbe und Warenmärkte von sämtlichen Polizeibehörden Conspekte mit möglichster Genauigkeit anfertigen zu lassen." In dem Begleitungsbericht war nach den bisherigen Erfahrungen und Wahrnehmungen, und zwar „mit möglichster Kürze und Bestimmtheit", zu bemerken:

a) welchen Einfluß die bestehenden Gewerbegesetzgebungen auf die Gewerbe selbst äußerten,
b) welche Verbesserungen hiebei allenfalls besonders notwendig erschienen,
c) welche Zunftmißbräuche noch manchmal zum Vorschein kamen,
d) ob Einschreitungen gegen zu große Vereinzelung der Zünfte notwendig wären,
e) ob die Zünfte allenthalben mit revidierten und wohlgeordneten Artikeln versehen seien,
f) was hinsichtlich der Bildung der Gesellen und Lehrjungen,
g) was in Bezug auf Beförderung und Belebung des allgemeinen Verkehrs besonders zu wünschen wäre.

Nach eingehender Untersuchung sowohl im Regensburger Polizeibezirk als auch in den übrigen Polizeibezirken des Regenkreises lautete die Beantwortung der oben gestellten Fragen an den König (Ministerium d. I.) dahin: [29]

zu a) Nach allen Berichten (mit Ausnahme zweier) war der Einfluß höchst wohltätig. Manche Verordnungen wurden allerdings umgangen.

zu b) Hier seien nur die vorzüglichsten Antworten aufgeführt (aus einer großen Menge von Vorschlägen): Aufhebung der Zünfte; Verbannung aller Gewerbsrealitäten (gewerblichen Realrechte); [30] freier Übertritt von einem Gewerbe zum andern; freie Übersiedlung eines Gewerbetreibenden aus einer Gegend in eine andere. Ferner wurden vorgeschlagen: Zusammenstellung der Gesetze; Errichtung

27. Siehe unten Seite 36.
28. A.d.B.St.A./Nr. 9389.
29. A.d.B.St.A./Nr. 9389; Vortrag des Regierungsrates v. Schott am 20. Nov. 1823 bei der Kgl. Regierung des Regenkreises, Kammer des Inneren.
30. Siehe unten Seite 34.

von Industrieschulen; Aufmunterung des Erfindergeistes; Beschränkung der Jahrmärkte, der Krämereien und des Judenwesens; öftere Revision der Gewerbesteuern; Erleichterung des Verbotes der Wanderungen in das Ausland (jedes außerbayerische Gebiet!); Erstellung eines leitenden und prüfenden Gewerbegremiums. Allgemein ging der Regensburger Vorschlag auf gänzliche Auflösung des Zunftverbandes und Freigebung der Gewerbe in der Art, daß einem jeden Staatsbürger die Ausübung eines Gewerbes erlaubt würde, wenn er die hiezu nötige Befähigung besäße. Es sei das einzig wirksame und zugleich rechtliche Mittel, die Industrie zu fördern und die schädlichen Folgen der Zunftverfassung zu beseitigen, wodurch zugleich der große Schaden verhütet würde, den die Zunftverfassung dermal der Landwirtschaft zufügte, indem der Landwirt alle ihm unentbehrlichen Gewerbeprodukte teuer von den Gewerbetreibenden einkaufen und alle seine Wirtschaftserzeugnisse wohlfeil an die Gewerbeleute abgeben müsse. „Die Erschütterungen, welche die Gewerbefreiheit anfänglich verursachen wird, dürfte nur derjenigen gleichen, welche das Hypothekengesetz veranlassen wird: Viele Familien werden erschüttert, aber für die Zukunft ist gesorgt. Ohne Hypothekenbuch kein Realkredit, ohne Gewerbefreiheit keine wahre Industrie, kein echter Wohlstand der Gewerbetreibenden."[31]

zu c) In der Stadt Regensburg waren es hauptsächlich übermäßige Zunftgebühren beim Meisterwerden; ferner die Belästigung der angehenden Meister durch längst verbotene Schmausereien und die Geldbußen wegen der Fehler, welche bei der Besichtigung des Probe- oder Meisterstücks gefordert werden. Ungleichheit der Bezüge der Stadt- und Landmeister aus der Zunftkasse oder Lade, Begünstigung der Meistersöhne hinsichtlich der Lehrzeit; unangemessen schwere und teure Probestücke. „Alle diese Mißbräuche neben der Tatsache, daß die Zünfte selbst Mißbräuche sind!"

zu d) . . . „wenn auch vorerst kein unbedingtes Einschreiten dagegen nötig ist, so seien sie keinesfalls weiter zu begünstigen."

zu e) Sie waren fast nirgends mehr damit versehen.

zu f) hinsichtlich der Lehrjungen: Abstellung der Mißbräuche der zu häufigen Verwendung der Lehrlinge zu häuslichen Verrichtungen ihrer Lehrmeister; nötige Schulbildung der Lehrlinge sollte Voraussetzung sein;

hinsichtlich der Gesellen: die Einführung einer mehrjährigen Wanderung ins Ausland (außerbayerische Gebiete!) ohne Erschwerung derselben; Verbotes des Austrittes eines Gesellen aus einer inländischen Werkstätte wider Willen des Meisters vor dem Zeitraum von 4 Wochen und 14 tägiger Aufkündigung; Abschaffung der Geldstrafen.

31. A.d.B.St.A./No. 9389.

zu g) Die vorzüglichsten Wünsche waren: Förderung des Handels mit dem Auslande (allen nichtbayerischen Gebieten!); freier Verkehr mit anderen Bundesstaaten; Verbindung der Donau mit dem Rhein; Minderung der Abgaben; Vermehrung des Privat-Kredits; Minderung der Zollgebühren; Verbesserung der Vicinalwege auf allgemeine Kosten; Ausdehnung der Mauthlinien; Erwiderung der Ausfuhrverbote anderer Staaten, solange keine völlige Handelsfreiheit bestand; die Errichtung von Kanälen; die Aufhebung des Ausfuhrzolles; die Aufhebung der Pflaster- und Brückengelder auf Landstraßen gegen Entschädigung oder Übernahme der Leistungen; die Ausschließung aller ausländischen Krämer von den Jahrmärkten mit einziger Zulassung der Großhändler und Fabrikanten; im Verfahren bei Gewerbesachen Einführung der Untersuchungs- statt der Verhandlungsmaxime.

Von den 1823 in Regensburg vorhandenen 1191 Gewerbebetrieben waren noch 693 zünftig und 498 unzünftig; personal waren 902, radiziert[32] 226 und real[33] 63. Die 693 zünftigen Meister verteilten sich auf 66 Zünfte.

Trotz aller widrigen Umstände waren auch in jener Zeit in Regensburg Ansätze zu entwicklungsfähiger Industrie und zu „Gewerbefortschritt" vorhanden. Seit 1804 bestand die Tabakfabrik Schenkenpflug in Kumpfmühl, die lange Zeit in Regensburg einen Namen hatte. 1812 wurde eine „Spinnmaschinenfabrik" errichtet; diese Fabrik stellte keine Spinnmaschinen her, sondern sie war ein von einem Herrn J. G. Winter, Spinnfabrikant, betriebener Spinnereibetrieb.[34] Am 15. Januar 1818 wurde einem englischen Edelmann, Julius Griffiths, von der Kgl. Bayer. Regierung die Genehmigung erteilt, den Regensburger Bürger Joseph Rothammer, der seit 6 Jahren eine Baumwollspinnerei betrieb, finanziell zu unterstützen und dessen Unternehmen geschäftlich auszubauen.[35] Die neuen Maschinen kamen auf dem Wasserweg von Wien. Die Manufaktur hatte 5 technische Maschinen und 5 einfache Maschinen (Hilfsgeräte). Die Anzahl der beschäftigten Personen stieg von 13 auf 36 bezw. 40 Personen. Bei voller Ausnützung der Anlagen konnten 100 Personen arbeiten, darunter 40 Kinder, die von einem von der Regierung bestimmten Geistlichen (den der Engländer bezahlte) unterrichtet wurden.

Die Anfänge der Runkelrübenzuckerfabrikation in Regensburg

32. Siehe unten Seite 34.
33. Siehe unten Seite 34.
34. A.d.St.R. No. 10/F. 203; heute würde man besser sagen: Maschinenspinnerei xx.
35. A.d.St.R. No. 38/F. 205.

gehen auf das Jahr 1812 zurück.[36] Die Produktionsbedingungen waren sehr günstig, da der gute Boden der Umgebung für den Anbau der Rüben sehr geeignet war. Die „Anonyme Gesellschaft für Zuckerfabrikation zu Regensburg" gab 1839 der Polizeidirektion folgende Produktionszahlen an:[37]

Menge der verarbeiteten Rüben 1837/38 5 540 Ztr.
Menge der verarbeiteten Rüben 1838/39 17 860 Ztr.
Menge der verarbeiteten Rüben 1839/40 31 000 Ztr.

Indischer Rohrzucker wurde dabei nicht verarbeitet.

Im Jahre 1825 erhielt der Freiherr von Cotta und sein Associé Church das Privileg, auf der Donau und allen bayerischen Flüssen Dampfschiffahrt zu betreiben.[38] Von da ab nahm die Donauschiffahrt wieder einen anderen Umfang an; ein neuer Verkehrsweg war erschlossen. Ins Jahr 1837 fiel die Errichtung einer Maschinenfabrik durch die bayerisch-württembergische privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft. Bei der Erteilung der Konzession hierzu erwog der Stadtmagistrat genau, ob kein ortsanwesender Gewerbetreibender dieser Sparte geschädigt werde. Da keine ausgesprochenen Maschinenbaubetriebe in Regensburg vorhanden waren, der Stadtmagistrat aber glaubte, tüchtige Kräfte ähnlicher Berufe würden ihr Unterkommen hierbei finden, und außerdem im Falle der Ablehnung der Konzession „das Geld für die einzuführenden Erzeugnisse aus der Maschinenbranche nur ins Ausland wandern würde", erteilte man die Genehmigung.[39]

36. Bei deren Errichtung mochte wohl auch die Kontinentalsperre und die protektionistische Wirtschaftspolitik Frankreichs, deren Einfluß auch in Bayern zu spüren war, mitgewirkt haben. In der damaligen Zeit sind zahlreiche Fabriken gegründet worden; besonders die Zuckerrübenindustrie hat damals, da Kolonialzucker ausgesperrt wurde, ihren Anfang genommen. Die anfängliche Blüte dieses Industriezweigs mußte dann nach dem Napoleonischen Kriege wieder verschwinden; im Kampf mit der englischen Konkurrenz mußte die Lebensfähigkeit erwiesen werden. (Schönberg, Handbuch d. pol. Oek. S. 468 ff. S. v. Waltershausen a. a. O. S. 119 ff.) Der Preis betrug in den ersten Jahren der Produktion rund 210 Mark für den metr. Ztr., sank aber dann bis zum Jahre 1840 auf 152 Mark für den metr. Ztr. und hatte 1870 eine Höhe von 95 Mark. Zuckersteuer wurde vor dem Jahre 1841 keine erhoben. Erst nach diesem Jahre wurde die gleichmäßige Steuer der Dtsch. Zollvereinsstaaten erhoben. Der Eingangszoll, der von 1844 ab erhoben wurde (1844—60 Mk. 60.— für Raff. Zucker für 100 kg, nach 1860 zunächst bis 1870 Mk. 44.— für 100 kg), trug sehr zur Erstarkung der Zuckerfabrikation bei.
37. A.d.St.R. 3/F. 207.
38. A.d.B.St.A. No. 9403.
39. Reges Leben kehrte am unteren Wöhrd ein, als gegen Ende der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts die Dampfschiffahrt ins Leben trat. Zur Errichtung einer Schiffswerft kaufte die priv. bay.-württemb. Dampfschiffahrtsgesellschaft dort mehrere Tagwerke Grund und ein darauf stehendes Gebäude.

Die Firma J. J. Rehbach zählte zu den ältesten Fabriken der Bleistiftindustrie. Die Anfänge der Fabrik führen auf das Jahr 1816 zurück, in welchem Jahre die Kgl. bayerische Regierung eine Bleistiftmanufaktur in Haffnerszell bei Passau errichtete. J. J. Rehbach hat diese Manufaktur mit allen Maschinerien, Vorrichtungen und beträchtlichen Warenvorräten im Jahre 1821 käuflich erworben und mit Genehmigung der Kgl. Regierung des Regenkreises nach Regensburg in die Gebäude der ehemaligen Komturei des Deutschherrnordens am Ägidienplatz verlegt. Die Fabrikate waren im In- und Auslande gesucht und bildeten einen vorzüglichen Ausfuhrartikel. Die Bleistiftfabrik J. J. Rehbach trat besonders im Auslandsgeschäft durch ihren Export nach Amerika hervor. Schon im Jahre 1863 beschäftigte sie 250 Arbeiter und produzierte etwa täglich 4000 Dtzd. Bleistifte.

Die Maschinen- und Schiffbaugesellschaft von Maffei hatte bereits im Jahre 1859 umfangreiche Aufträge nach Rußland bekommen.

Die Zuckerfabrikation hatte Ende der 50er Jahre unter dem drückenden Einfluß von Absatzstockungen zu leiden; obwohl die künstliche Steigerung der Preise durch norddeutsche Zuckerfabriken und Händler mit preistechnischen Maßnahmen nur von kurzer Dauer war, so hatte doch die Regensburger Zuckerfabrik von Fickentscher einen sichtbaren Aufschwung zu verzeichnen, durch den es möglich wurde, daß sie während der Winterkampagne jeweils etwa 220 Arbeiter beschäftigte. Für diese Produktionssteigerung war hauptsächlich die Eröffnung neuer ausländischer Märkte maßgebend.

Im Jahre 1859 wurde von der bayerischen Regierung die Bildung einer Aktiengesellschaft für Braunkohlenbergbau in Regensburg auf die Dauer von 20 Jahren genehmigt, die es in der folgenden Zeit unternahm, die Braunkohlenlager der Umgebung auszubeuten.

In diese Zeit fallen auch die Anfänge der Gründung der städt. Werke und Unternehmungen. Als erstes steht hier das Gaswerk,

Um in der Erzeugung aller zum Schiffsbau notwendigen Gegenstände, wie Maschinenteile, Kessel u. dgl., von der ausländischen, hauptsächlich englischen Fabrikation unabhängig zu werden, wurde in den nächsten Jahren ein großartiges Etablissement erbaut, das damals einzig in seiner Art in Süddeutschland war. Das mitgekaufte Gebäude bot zweckmäßige Räume für die Gießereien. Der technische Leiter der Anstalt war Ingenieur Röntgen aus Holland, der auch das erste Dampfschiff 1837 in Rgbg. erbaute. Auch sonst konnten Maschinen aller Art gebaut werden. Später bediente sich ihrer die Ostbahngesellschaft, als sie unter dem Namen von Maffei'sche Maschinenwerkstätte bis gegen 1870 betrieben wurde. Gelungene Brückenkonstruktionen verschafften ihr auch einen guten Ruf im Auslande.

wenn wir von der Versorgung mit frischem Wasser, die erst später werkmäßig organisiert wurde, absehen wollen. Die Städt. Sparkasse, die im Laufe der zweiten Periode (nach 1871) sich den Banken in der Ausdehnung ihrer Geschäfte allmählich annäherte, war bei ihrer Gründung mehr als Wohltätigkeitsinstitut gedacht.

Das Gaswerk. Die beiden städt. Kollegien verfolgten seit einer Reihe von Jahren den Plan, ein Gaswerk zu erbauen. Der Hauptzweck sollte die Straßenbeleuchtung sein, im Gegensatz zu seiner späteren Zweckbestimmung, der direkten Konsumversorgung. Man entschloß sich schließlich dazu, als die Klagen über ungenügende Straßenbeleuchtung sich zunehmend häuften, die Beleuchtung mit Holzgas einzuführen.[40] Der Stadtmagistrat schloß mit Riedinger-Augsburg unterm 25. November 1856 einen Gasvertrag auf 36 Jahre, beginnend mit dem Tag der Gasbeleuchtung in Regensburg.[41] Die Stadt verpflichtete sich in dem Vertrage für jede Flamme 2,6 Pfennige per Stunde zu zahlen. Bei 362 Gaslaternen mit einer Brennzeit von 1100 Stunden jeder Gasflamme machte das im Jahre im ganzen Mark 10 290.— (6000 fl). Der Stadtmagistrat mußte eine jährliche Mindestabnahme (Gasverbrauch für Beleuchtung) von 6000 fl garantieren; diese Summe deckte sich so ziemlich mit dem früheren Aufwande für Ölbeleuchtung. Für einen Mehrverbrauch, der über die garantierten 6000 fl hinausging, erhielt die Stadt eine Ermäßigung von 10% zugesichert.

Das Werk wurde am 21. Dezember 1857 an der Landshuterstraße eröffnet. Von diesem Tage ab wurde die Straßenbeleuchtung mit Gas durchgeführt, es wurde aber auch an Private Gas zu Beleuchtungszwecken abgegeben.[42] An Privatpersonen wurden damals 1084 Flammen abgegeben; bei diesen wurden für je 1000 Cbf. 5 fl d. i. 33,2 Pfennige für 1 cbm berechnet. Die Gasabnahme machte, wenn auch nur langsam, so doch stetige Fortschritte. Nach 10jährigem Bestehen des Werkes hatte sich die Gasabnahme verdreifacht. Vom Jahre 1865 ab wurde das Gas aus Steinkohlen gewonnen.

Die Städt. Sparkasse. Die Städt. Sparkasse in Regensburg wurde am 31. Dezember 1822 gegründet und ist die dritt-

40. Diese Erfindung Geh.Rats Prof. Dr. von Pettenkofers wurde hauptsächlich durch L. A. Riedinger in Augsburg ausgewertet.
41. Genehmigt mit Reg.Entschl. vom 23. Okt. 1855 und 27. Jan. 1857.
42. Am gleichen Tage wurde die „A.G. für Gasbeleuchtung zu Rgbg." gegründet, die von dieser Zeit ab an Stelle Riedingers in das Vertragsverhältnis mit der Stadtgemeinde eintrat. Die A.G. übernahm mit dem Tag der Betriebseröffnung die Fabrik mit allem Inventar und dem ausgedehnten Röhrennetz von L. A. Riedinger um die Summe von 270 000 fl = Mark 462 860.

älteste in Bayern.[43] Die Regensburger Sparkasse war zunächst mit dem Pfandamt vereinigt[44] und verfolgte den Zweck, sobald sie selbständig war, „von im Polizeibezirk wohnhaften Minderjährigen, von Dienstboten, Lehrlingen, Handwerksgesellen, Fabrikarbeitern, Taglöhnern und anderen unbemittelten Personen Ersparnisse anzunehmen und dereinst mit Zinsen und Zinseszinsen zurückzuzahlen". Alle Einlagen wurden jährlich mit $3^1/_3$% verzinst. Ursprünglich durfte die jährliche Einlage den Betrag von 300 fl (514 Mark) nicht übersteigen. Das Gesamtguthaben eines Einzelnen durfte nicht über 400 fl (686 Mark) betragen. War die Höchstsumme von 400 fl erreicht, so lehnte die Sparkasse die Verpflichtung ab, das eingelegte Kapital zu verzinsen. Die Kasse hatte vorerst eine ziemlich langsame Entwicklung aufzuweisen; so betrugen: (aus Gulden in Mark umgerechnet)

im Jahre	die Einlagen der	Gesamteinlagenstand
1840	27 601	101 787
1850	44 324	150 554
1860	98 981	281 279
1870	135 327	311 926

Während die einzelnen Zweige des Wirtschaftslebens, denen der freie Wettbewerb förderlich war, und die innerhalb einer Verkehrswirtschaft am ehesten sich entwickeln konnten, unverkennbare Zeichen des Aufstiegs zeigten, bildeten sich Einrichtungen, die für die mittelalterliche (abgeschlossene) Stadtwirtschaft charakteristisch waren, zurück.

Die Regensburger Getreideschranne, die die Landwirte der unmittelbaren Umgebung mit ihren Erzeugnissen beschickten, ging in dem Ausmaße zurück, als die Verbesserung der Verkehrswege und die Ausbildung der Großhandelstechnik (Lagerhäuser, Lombardierung, Bevorschussung) zunahm. Ihr Ursprung fiel in die Zeiten der Reichsunmittelbarkeit der Stadt; sie wurde

43. Die erste Sparkasse in Bayern wurde in Nürnberg am 1. Nov. 1821 und die zweite in Augsburg am 2. Febr. 1822 gegründet.

44. Nach § 1 der Pfandamtsordnung vom 17. Juni 1813 war der Zweck der Anstalt ein zweifacher: 1. dem schändlichen und die arme Menschenklasse am meisten drückenden Zinswucher zu steuern und jedermann in Geldverlegenheit schleunige Hilfe zu schaffen; 2. den Privatpersonen eine erwünschte Gelegenheit darzubieten, ihre müßigen Kapitalien gegen billige Zinsen anzulegen. Absatz 1 dieser Bestimmungen zeigt ganz deutlich die sozialpolitischen Erwägungen, die z. T. für die Unterhaltung dieses Instituts maßgebend waren. Das Pfandamt wirkte damals also auch wie eine Sparkasse. Die Anstalt hatte das Privilegium auf Faustpfänder Geld gegen geringe Zinsen auszuleihen.

bereits einmal 1811 als unbedeutend aufgegeben. Besser gestalteten sich die Verhältnisse infolge der Wiedervereinigung der Stadt mit der Krone Bayerns. Eine neue Schrannenordnung, der Passauer Schrannenordnung vom 5. August 1810[45] nachgebildet, wurde mit Genehmigung des Kgl. Generalkommissariats des Regenkreises unterm 24. November 1811 eingeführt.[46] Eine besondere landesherrliche Kommission zur Abhaltung einer Schranne dafür zu erbitten, wurde nicht für notwendig befunden, weil in Regensburg, wie oben bereits bemerkt, seit „urdenklichen Zeiten" ein Getreidemarkt abgehalten wurde. Schrannenplatz blieb der alte Kornmarkt; zum Schrannentag wurde der Samstag jeder Woche bestimmt. Mit Kgl. Genehmigung wurde die Schranne 1817 auf den Haidplatz verlegt und ist dort das ganze 19. Jahrhundert hindurch abgehalten worden. Die Bedeutung konnte jedoch seit der Mitte des Jhdts. nicht mehr nennenswert zunehmen und sank gegen die Jahrhundertwende immer mehr; im Jahre 1906 wurde sie aufgehoben. Folgende Tabelle soll uns einen kurzen Einblick vermitteln.[47]

Jahr	Weizen in Schäffel	Roggen in Schäffel	Gerste in Schäffel	Hafer in Schäffel	Ges. Umsatz in Gulden
1812	2768	1857	2505	1918	109 460
1813	3899	2387	5156	2310	146 092
1814	4189	1608	1561	2900	98 018
1815	3625	1181	1385	1759	90 660
1816	4562	2619	1894	3783	264 229
1857/58	23071	6627	21843	10050	720 529
1858/59	26481	10126	22354	9088	611 778
1859/60	25540	8058	16881	7388	836 369 [48]
1860/61	34510	7464	19329	8996	1089 901
1861/62	25597	5696	13381	11789	826 740 [49]

Die Viehmärkte zu Regensburg. Das Kgl. Generalkommissariat des Regenkreises hatte unterm 23. November 1811 verfügt[50] daß im Polizeibezirk Regensburg 8 Hornvieh- und Pferdemärkte abgehalten werden durften. Als Marktplatz wurde der Plan nächst Stadtamhof (der sogenannte Protzenweiher) bestimmt, da Stadtamhof bei der Organisation der Polizeidirektion Regensburg

45. Reg.Bl. v. 1810, S. 661.
46. A.d.St.R. No. 1/F. 765.
47. A.d.St.R. No. 1/F. 765; für die zweite Periode siehe die Zahlen unten Seite 80.
48. Obwohl in diesem Jahre die Umsatzzahlen der Menge nach zurückgegangen waren, war doch der Ges.-Umsatz in Gulden ein bedeutend höherer, was auf die Teuerung in diesem Jahre zurückzuführen ist; siehe oben Seite 35.
49. Fortsetzung der Zahlenangaben siehe unten Seite 127; für die Jahre 1817 bis 1857 waren genaue Zahlen nicht zu ermitteln.
50. A.d.St.R. No. 1/F. 765.

mit der Stadt Regensburg vereinigt worden war.[51] Nach Aufhebung der Kgl. Polizeidirektion und Wiedereinführung der Magistrate im Jahre 1818, gab sich die Städt. Verwaltung der Kreishauptstadt Regensburg vergeblich die Mühe, die Genehmigung zur Verlegung dieser Viehmärkte in die Stadt selbst zu erhalten, und es wurde später, im Jahre 1820, der Stadt Regensburg von der Kgl. Regierung eingeräumt, unabhängig von den 8 Stadtamhofer Märkten selbst 4 Viehmärkte abzuhalten. Diese eingeführten Märkte verloren dann im Laufe der Jahre vollkommen ihre Bedeutung und die Stadtamhofer Märkte blieben im Vordergrund.

Später erhielt der Stadtmagistrat Regensburg (am 16. Juli 1856) die Bewilligung zur Abhaltung von Schlachtviehmärkten. Diese fanden am Montag und Donnerstag jeder Woche statt. Es hat aber der Verkehr auf diesen, in den ersten Jahren sehr lebhaft besuchten Märkten (der erste dieser Schlachtviehmärkte wurde am 3. Mai 1858 abgehalten) dann ebenfalls Jahr für Jahr bedeutend abgenommen, wozu die Aufhebung des Verbotes, Vieh auf dem Wege zum Markte oder vor Beginn des Marktes zu verkaufen sowie die Aufhebung des Verbotes an Werktagen in den Nachbarorten Stadtamhof, Steinweg und Reinhausen Vieh zu kaufen oder verkaufen, wesentlich beigetragen haben mag. Auch die Tatsache, daß die Metzger Regensburgs ihren Bedarf an Schlachtvieh größtenteils in der Umgebung der Stadt zu decken für gut fanden, trug zum Niedergang dieses Marktes bei. Erst der Schlachtviehmarkt, der in Verbindung mit dem Städt. Schlachtviehhofneubau im Jahre 1888 wieder eingeführt wurde, konnte größere Bedeutung erlangen.[52]

zu 2.) Der spezielle Einfluß der bayerischen Gewerbegesetzgebung auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt in vier Perioden (bis zur Gewerbefreiheit).

Anschließend an den vorhergehenden Abschnitt soll kurz ein Überblick über die Entwicklung der bayer. Gewerbegesetzgebung bis zur Gewerbefreiheit (1868) uns die Bedeutung dieser wirtschaftspolitischen Maßnahmen für die wirtschaftliche Entwicklung Regensburgs vor Augen führen. Wie bereits des öfteren erwähnt,[53] war der Kampf um Gewerbereform und Gewerbefreiheit in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sehr bedeutend für das Wirtschaftsleben Bayerns und — neben den übrigen Ursachen[54] — ausschlaggebend für die gewerbliche Entwicklung der Stadt Regensburg.

51. Über die örtliche Lage der beiden Städte zueinander siehe oben S. 3, Anm. 2.
52. Siehe unten Seite 78, 80.
53. Siehe oben Seite 1 u. 2, 15.
54. Ausbau der Straßen, Einführung der Eisenbahnen, Post, Telegraf, Ausbau der Donau als moderner Schiffahrtsweg u. a. m.

Die Einführung der Gewerbefreiheit bildete die Grundlage der liberalen Wirtschaftspolitik in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und der raschen Entwicklung des gesamten Wirtschaftslebens.

Es empfiehlt sich, der Darstellung den Zeitpunkt der jeweils zu praktischer Bedeutung gelangenden gewerbepolitischen Richtung zugrunde zu legen und demnach ergeben sich die folgenden vier Perioden (bis 1818, 1818—1830, 1830—1855 und 1855—1868). Diese Darstellungen beziehen sich allerdings nur auf rechtsrheinisch-bayerische Verhältnisse, da in der Pfalz während der behandelten Zeit bereits ununterbrochen volle Gewerbefreiheit herrschte.[55]

a) Die Zeit des aufgeklärten Absolutismus' bis 1818.

Auf allen wirtschaftlichen Erwerbszweigen Bayerns lasteten um diese Zeit noch die Fesseln, zu welchen die staatlichen Beschränkungen in Deutschland im 17. und 18. Jahrhundert geworden waren.[56] Auf dem gewerblichen Gebiet herrschte überall Unfreiheit, in den wichtigsten wie in den einfachsten Dingen. Es war notwendig, energisch durchzugreifen und veraltete Mißbräuche zu beseitigen. Gegen solche[57] richteten sich auch die folgenden Maßnahmen Montgelas'. (Bay. Ministerpräsident von 1799—1817).[58]

Die Reformen setzten bei dem wichtigsten Punkte ein, nämlich dem Kampf gegen die Gewerbegerechtigkeiten, die gewerblichen

55. Rentsch a. a. O. S. 44: Die gewerbefreien Pfälzer, welche die Zunftverfassung schon wenige Jahre nach der französischen Revolution von 1789 losgeworden sind, erklärten im Jahre 1848 gegenüber den abenteuerlichen Zunftbestrebungen vieler deutscher Handwerksmeister: . . . „daß keine Gewaltherrschaft die Institutionen der Gewerbefreiheit der Pfalz zu entreißen vermocht habe; einem von der Reichsversammlung ausgehenden Versuch, die Gewerbefreiheit aufzuheben, werde sich die ganze Pfalz widersetzen wie ein Mann!"

56. Dazu schreibt S. v. Waltershausen auch (a. a. O. S. 20 ff.): „. . . Die staatliche Aufsicht und Unterstützung, so segensreich sie zeitweise gewirkt hatten, waren im Anfang des neuen Jahrhunderts zu einer schematischen Reglementierung entartet, weil die individuellen Fortschritte in der Vielgestaltigkeit der Produktion und des Verkehrs unübersehbar geworden waren. Die Zünfte mit ihren Monopolen hatten sich überlebt, waren erstarrt, nachdem sie Jahrhunderte die Meister sichergestellt und eine soziale aufsteigende Klassenbewegung gewährt hatten."

57. Siehe unten Seite 34.

58. Bald nach dem Inkrafttreten der Montgelas'schen Reformen — von 1804 an — wurde die Bedeutung derselben erkannt und bereits im Jahre 1825 erklärte das Gesetz das Konzessionssystem als eine notwendige Übergangsstufe zur anzustrebenden Gewerbefreiheit.

Real-, Zwangs- und Bannrechte.[59] Diese Einrichtungen abzuschaffen waren die Bestrebungen Montgelas.

Zu allgemein durchgreifenden Maßregeln kam es 1804. In diesem Jahre hob eine Verordnung „allen Zunftzwang der inländischen Gewerbe gegeneinander" auf, d. h. die ausschließliche Berechtigung der Gewerbetreibenden irgendeines Bezirks für diesen Bezirk wurde aufgehoben.[60]

Nicht mit dem gleichen Nachdruck wurde der Kampf gegen die realen und radizierten Gewerbe eröffnet. Das Gesetz vom 5. Dez. 1804[61] meinte bescheiden, . . . „nicht weiter gehen zu sollen, als dem Umsichgreifen des Übels wenigstens für die Zukunft Schranken zu setzen". Mit diesen Maßregeln gegen die realen und radizierten Rechte war natürlich keine ganze Arbeit geleistet. Trotzdem wurde dieser Punkt bis 1868 nicht mehr in Angriff genommen.

Erfolgreicher war die Reform inbezug auf das Niederlassungswesen. Die Freizügigkeit ist ja ein notwendiges Korrelat der Gewerbefreiheit. Die Regierung entschloß sich zu einer vollständigen Änderung, in dem sie 1807 und 1808 verordnete:

1. daß den Grundherrschaften die Gewerbeverleihung oder -übertragung nicht mehr zustehe;
2. daß diese Verleihung nur mehr durch die Kgl. Behörden erfolge;

die Regierung behielt sich in jeder Richtung das entscheidende Wort vor. Sie erteilte die Konzessionen (soweit es sich nicht um unpersönliche Gewerberechte handelte).

59. Das reale Gewerberecht war die frei veräußerliche und vererbliche Befugnis zum Betrieb eines bestimmten Gewerbes; die radizierte Gewerbsgerechtigkeit war die mit dem Besitz einer unbeweglichen Sache verbundene Befugnis zum Betrieb eines bestimmten Gewerbes. Das Recht zum Gewerbebetriebe konnte nur zugleich mit der unbeweglichen Sache (dem Immobil) veräußert und erworben werden. (Vgl. Gewerbepolizei in Bayern (Anonym)a. a. O. §§ 3 und 5.)
Neben diesen unpersönlichen Rechten (Gewerberechten) gab es noch Zwangsinstitutionen, welche meistens auf dem Hörigkeitsverhältnis beruhten: Die Zwangs- und Bannrechte. Solch ein Recht war die mit dem Besitz einer unbeweglichen Sache verknüpfte Berechtigung zur ausschließlichen Produktion oder zum Vertrieb einer Sache, in einem bestimmten Territorium, welcher die Verpflichtung der Bewohner dieses Territoriums entsprach, bei dem ausschließlich Berechtigten die betreffende Sache oder Arbeit machen zu lassen oder die Ware abzunehmen. Solche Zwangsrechte gab es in Bayern zu Ende des 18. Jahrhunderts eine äußerst große Zahl; die wichtigsten waren der Bier- und der Mühlzwang.

60. Auch der Bierzwang, in Bayern — und auch für Regensburg — eines der wichtigsten aller Bannrechte, wurde beseitigt. So wurde mit den Bannrechten und den örtlichen Ausschließlichkeiten ziemlich nachdrücklich aufgeräumt.

61. Reg.Bl. v. 1805 S. 45.

Die Niederlassung auf Grund eines Gewerbebetriebes hing so von ihr ab.

Vor allem wurde das althergebrachte obrigkeitliche Taxwesen[62] von der Regierung Montgelas mit besonderer Sorgfalt behandelt.[63] Die Produkte der Brauereien waren eine beliebte Domäne der Taxation. Für wichtige Nahrungsmittel, wie Fleisch, Mehl und Brot, bestanden seit langer Zeit obrigkeitliche Preisbestimmungen und wurden auch beibehalten. Die Polizeitaxen für Mehl, Brot und Fleisch wurden in Regensburg erst 1868 aufgehoben. Bis 1817 bestand in Regensburg nur für Roggenmehl ein Taxpreis, da vordem Weizenmehl mehr als Luxusartikel angesehen wurde.[64] Der Roggenmehlpreis war festgesetzt, während der Weizenmehlpreis bis 1817 der freien Konkurrenz überlassen war; dann wurde hiefür nach dem Beispiel Münchens, Nürnbergs und Augsburgs ein Taxpreis (städtischer Vorschlag) eingeführt. Nach einem Regierungsvorschlag wurde ferner ein Taxpreis für sämtliche Mehlarten, auch Gersten- und Habergries, eingeführt. Die Taxpreise der Regierung galten für alle größeren Städte (Grundlage: die Münchener Preise). Eine eingereichte Beschwerde der Müller und Bäcker Regensburgs und Umgebung gegen die Einführung solcher Taxpreise erreichte nichts.

Erwähnenswert sind auch die Einrichtungen, durch welche seit jeher die freie Konkurrenz gefördert wurde, nämlich durch die Zulassung zum Handelsgewerbe (Krämerei), zu den Gewerben ohne festen Wohnsitz (Wanderhandel), den öffentlichen Märkten und der fremden Konkurrenz. Weder unter der Herrschaft der strengen Zunftverfassungen noch unter dem starren Konzessionssystem wurden diese vollständig verbannt.

Hinsichtlich des inneren Handels umfaßte die Fürsorge der Regierung denselben ebensowohl wie die verschiedenen Gewerbearten. Sie sah bei der Konzessionierung hauptsächlich darauf, daß durch unbeschränkte Zulassung des Handels der „Nahrungsstand" der Handwerker nicht in Gefahr gebracht wurde.

62. Festsetzung und Kontrolle der Preise bestimmter (in der Taxordnung festgelegter) Produkte und Rohstoffe durch die Staatsbehörden (Polizei).
63. Eine Verordnung über Viktualienpolizei (Verordnung v. 1808; Reg.Bl. S. 2558) machte es der Lokalpolizei zur Pflicht, öftere und unvermutete Untersuchungen der Brote, des Bieres, Fleisches u. dgl., die der Polizeitaxe unterworfen waren, bei den konzessionierten Verkäufern vorzunehmen.
64. A.d. B.St.A./No. 9759.

b) Die Zeit des Vorherrschens der freiheitlich-verfassungsmäßigen Strömungen von 1818—1830.

Auf den Absolutismus folgte in Bayern bereits im Jahre 1818 die konstitutionelle Monarchie. Die vom König oktroyierte Verfassung mit zwei Kammern sicherte nunmehr auch den Staatsbürgern einen Einfluß auf die gewerbepolitischen Maßnahmen. Mit der Verfassung wurde ein neues Gesetz zur Regelung des Gemeindewesens erlassen.[65] Der Hauptpunkt der neuen Gemeindeordnung lag darin, daß die Gemeindebehörden nunmehr in Sachen der Ansiedlung und Verehelichung in erster Instanz kompetent wurden. Der Staat behielt sich aber immer noch die Konzessionierung der Gewerbe vor und konnte so die Niederlassung beeinflussen.

Bevor die bayerische Regierung die Gesetzgebung von 1825 verabschiedete, ließ sie sich durch Schilderungen der Verhältnisse und Vorschläge ihrer Kreisregierungen unterrichten.[66] Die Gesetze von 1825 waren ein Mittelweg, auf welchem man sich zwischen Zwang und Freiheit bewegen wollte, in Wirklichkeit aber immer mehr zum Zwang zurückkehrte. Das Gesetz vom 11. September 1825, „die Grundbestimmungen über das Gewerbewesen betreffend", war die langersehnte Gewerbeordnung. Schon die Einleitung knüpfte an das Grundprinzip derselben an, wenn sie sagte, daß zwar der Einführung der Gewerbefreiheit schwere Bedenken entgegenstünden, daß aber die Regierung andererseits von der Absicht beseelt sei, „die Hindernisse des Kunstfleißes zu beseitigen, die Ausbildung in den Gewerben zu fördern und die Industrie auf eine höhere Stufe der Vollkommenheit zu erheben". Der erste Artikel erklärte das Konzessionssystem für die Regel (Ausnahmen in Artikel 8 über die freien Erwerbsarten). Die Vorbedingungen zur Erlangung einer Gewerbekonzession waren:

1. die persönliche Fähigkeit des Bewerbers;
2. die Berücksichtigung des erforderlichen Nahrungsstandes;[67]
3. das Vorhandensein der gesetzlichen Erfordernisse zur Ansäßigmachung.

Die Polizeibehörde des Staates erteilte (nach 1825) die Gewerbekonzessionen, wenn sie sich jeweils davon überzeugt hatte, daß die oben angeführten Bedingungen erfüllt waren. Die Ge-

65. Gesetz von 1818 Reg.Bl. S. 49.
66. Siehe oben Seite 20, 24.
67. Unter der „Berücksichtigung des erforderlichen Nahrungsstandes" verstand die ausführliche Instruktion zu den Grundbestimmungen, daß die Kgl. Behörden ohne Widerspruch zu beurteilen hatten, ob die Hilfsmittel, die Art des Gewerbes u. dgl. zur Ernährung des Bittstellers, aber auch zur eventuellen Sicherung des ihm „Güter anvertrauenden Publikums" hinreichten.

meinde hatte hierbei mitberatende Stimme; In den folgenden Jahren gewann diese Stimme immer mehr an Nachdruck. Anders war es bei den freien Erwerbsarten und bei der einfachen Lohnarbeit. Die Gemeinde war hier unbeschränkt, denn nur nach dem Urteil, welches von ihr über den Nahrungsstand abgegeben wurde, erteilte sie die Niederlassungsbewilligung für die betreffende Erwerbsart.[68] Diese sogenannten freien Erwerbsarten waren aber nicht frei im Sinne einer unbedingten Konkurrenz; sie waren nur nicht zünftig. Es wurde bei ihnen in Bezug auf Niederlassung nicht nach der persönlichen Fähigkeit, wohl aber nach der Möglichkeit des Fortkommens gefragt. Die Gemeinde hatte hierbei die entscheidende Stimme.

Nicht berührt von all diesen Bestimmungen für das Kleingewerbe (Handwerk) wurden die Fabriken. Schon seit dem Ende des 18. Jahrhunderts wurden mit Vorliebe Fabrikkonzessionen erteilt, da den Fabriken eine besondere Hebung des Wohlstandes zugeschrieben wurde. Die fabrikmäßig betriebenen Gewerbe unterstanden nicht dem Zunftzwang und eine Scheidung der Arbeitsgebiete, wie sie beim Handwerk vorhanden war, kam hier in Wegfall und hinderte nicht ihren Fortschritt und ihre Rentabilität. Diese Vorzugsstellung bestand die ganze Zeit hindurch, bis auch das Kleingewerbe vollständig befreit wurde (1868).

Die Taxen bei den Nahrungsgewerben wurden auch in dieser Periode beibehalten.

Die früheren Zünfte verwandelten sich jetzt in Gewerbevereine. Diese Gewerbevereine, die neben dem Konzessionswesen noch bestehen blieben, waren aber etwas ganz anderes als die autonomen Körperschaften der Zünfte, die um 1800 noch in Bayern allenthalben bestanden.

Die Maßnahmen, deren sich der Staat bediente, um in den inländischen Handel einzugreifen, änderten sich gegen die früheren nicht. Die Kauf- und Handelsleute durften nur e i n e n Laden haben und zwar an ihrem Wohnort. Gewerbetreibenden (Handwerkern) und Fabrikanten sollte dafür die Konzession zum Verkaufe fremder Produkte nie erteilt werden.

Auch die Verordnungen über den Marktverkehr und Hausierhandel blieben in dieser Periode die gleichen, wie sie aus der Zeit

68. Zu den sogenannten freien Erwerbsarten rechnete das Gesetz von 1825 Art. 8, folgende Kategorien: 1. jene, welche durch bestehende Verordnungen und Einrichtungen schon damals als „frei betriebsam" vorbehalten waren; 2. die Leinenweberei als Nebenerwerb der Landbewohner; 3. das Hervorbringen von eigentlichen Kunstprodukten und 4. alle Arbeiten und Erzeugnisse, zu deren Verfertigung eine gewerbsmäßige Erlernung und Vorübung nicht erforderlich war, insbesondere diejenigen, welche zu den Gegenständen des Luxus und der Mode gehörten.

Montgelas' übernommen worden waren, trotz schärfster Angriffe der Konkurrenzscheuen.

Das kennzeichnende Merkmal dieser Gesetzgebung während dieses Zeitabschnittes lag in der allgemeinen und ziemlich konsequenten Annahme und Durchführung des Konzessionswesens und hierdurch nahm Bayern, soweit es sich um Gewerbepolitik handelte, unter den größeren deutschen Staaten eine besondere Stellung ein.[69]

c) Die Zeit der Reaktion gegen die freiheitlichen Richtungen und der Sieg der zünftlerischen Strömung von 1830—1855.

Die Regierung hatte sich bisher wohl an die Montgelas'sche Tradition gehalten. Aber das war der letzte Erfolg der liberalen Strömung. Schließlich wurde sie von der entgegengesetzten Richtung — der zünftlerischen Strömung — überwältigt. Der erste Erfolg der letzteren bestand darin, daß seit 1830 die Handhabung der Gewerbe- und Niederlassungsgesetze immer engherziger wurde. Im Jahre 1834 errang sie einen entscheidenden Sieg[70] und ge-

69. Es ist nicht zu verkennen, daß die Konzessionen mancherlei Nachteile gemildert und in mehrfacher Weise einen Aufschwung der Gewerbe herbeigeführt haben, den das Zunftwesen geradezu gehindert haben würde. Das Konzessionswesen durfte aber nur Durchgangsstadium zur Gewerbefreiheit sein.

Beim Konzessionswesen beruhte alles auf dem Ermessen der Behörden (Beamten). Wie aber sollte es möglich sein, daß nicht die freie Wahl, das richtige Erkennen des eigenen Interesses vonseiten der Handwerker und Arbeiter, sondern das Gutachten der Behörde entscheiden sollte? Man verlangte von den Beamten — in den meisten deutschen Staaten von Juristen — daß sie nicht nur *einen* Geschäftszweig, sondern das ganze Gewerbeleben eines Landes in jeder Hinsicht kennen und mit gleicher Fürsorge tragen und stützen sollten. Diese Bestimmungen mußten endlich so hindernd werden, wie es früher die Zunftbestimmungen selbst gewesen waren. Hierbei ist aber guter Wille und die nötige Intelligenz der Beamten vorauszusetzen. Wenn eine dieser Voraussetzungen oder gar beide fehlten, dann konnte das Konzessionswesen sogar gefährlich werden. Wo das Recht der Genehmigung, war ja auch das Recht der Verweigerung. Der Behörde war demnach die Macht eingeräumt, je nach ihren Ansichten über die Existenz und den Erwerb von Fabrikanten und Arbeitern zu verfügen.

70. Das neue Ministerium von 1834 (Oettingen-Wallerstein) stellte sich ganz auf den Boden der reaktionären Strömung der vorhergehenden Jahre. Das wichtigste an den beabsichtigten Reformen war der Entwurf des Gesetzes über die Niederlassungen. Der Zutritt in die Gemeinde sollte erschwert werden und zwar bei der „Niederlassung auf Grundbesitz durch Erhöhung des erforderlichen Steuersimplums um mehr als das Doppelte, bei der „Niederlassung auf einen Gewerbebetrieb" durch bedeutende Erschwerung des Konzessionserwerbs und bei der „Niederlassung auf den Lohnerwerb" durch Gestattung eines absoluten Vetos der Gemeinden. Die Kgl. Genehmigung verlieh diesen Kammerbeschlüssen Gesetzeskraft.

langte 1853 zu ihrem bedeutendsten, aber auch letzten Schlag gegen die liberale Auslegung des Gesetzes von 1825.

Das Jahr 1853 (17. Dezember) brachte eine neue, veränderte Vollzugsverordnung zum Gesetze von 1825, welche die ursprünglich liberalen Tendenzen dieses Gesetzes in ihr Gegenteil verkehrte, obwohl auch im Rahmen dieser Verordnung noch die Regierung da und dort den Standpunkt der Zunftreform vertrat. Die bestehenden Bestimmungen über „Niederlassung und Verehelichung" wurden an und für sich nicht geändert; die Gewerbekonzession blieb nach wie vor abhängig von der persönlichen Befähigung und von den Rücksichten auf den Nahrungsstand; doch die Detailbestimmungen wurden verschärft.

Die freien Erwerbsarten behielten dieselbe geringe Ausdehnung, welche ihnen die Instruktionen von 1825 gewährt hatten; es konnte sogar noch „aus politischen Gründen" die Lösung eines Lizenzscheines verlangt werden.

In das Lehrlingswesen griff die Instruktion von 1853 wirkungsvoll ein. Bis dahin durfte jeder Meister Lehrlinge in unbeschränkter Zahl halten. Nun sollte er nur so viele Lehrlinge annehmen, als dem Betrieb seines Gewerbes angemessen waren; über letzteres hatte die Polizeibehörde zu urteilen; es mußte daher jede Annahme eines Lehrlings der Obrigkeit angemeldet werden.[71]

71. Die Kgl. Regierung ersuchte in einem Schreiben (10. 10. 1860) (A.d. St.R. No. 7/F. 229) die Stadt Regensburg hinsichtlich der Auswirkung dieses Gesetzes folgende Fragen zu untersuchen: 1. wie viele Handwerkslehrlinge sich seit dem Bestehen der Gewerbeinstruktion von 1853 der vorgeschriebenen Prüfung für die „Freisagung" (damit hatte der Lehrling ausgelernt; er war Gehilfe) unterworfen und wie oft es vorgekommen sei, daß Lehrlinge wegen nicht genügender Befähigung behufs der Vervollständigung ihrer Ausbildung zur Fortsetzung ihrer Lehre zurückgewiesen wurden. 2. Wie viele Handwerkergesellen sich seit dem Bestehen der Instruktion der eingesetzten Kommission zur Fähigkeitsprobe gemeldet hatten und wie oft von dieser Kommission ein Beschluß auf Nichtbefähigung gefaßt wurde; 3. die gleichen Erhebungen bezüglich der Handlungslehrlinge und Gehilfen zu pflegen. Nach den Erhebungen bei den Regensburger maßgebenden Stellen hatte die Antwort des Stadtmagistrats hauptsächlich folgenden Inhalt: Zu 1. Seit dem Bestehen der obengenannten Instruktion hatten sich der vorgeschriebenen Prüfung für die „Freisagung" 1167 Handwerkslehrlinge unterzogen und es waren von diesen wegen nicht genügender Befähigung 20 zur Fortsetzung der Lehre zurückgewiesen worden. Zu 2. Der Prüfungskommission hatten sich seit Bestehen derselben 955 Handwerksgesellen zur Fähigkeitsprobe angemeldet und es wurden von diesen 13 als nicht befähigt erkannt. Zu 3. Handlungslehrlinge wurden 65 der vorgeschriebenen Prüfung unterworfen, von denen 2 wegen nicht genügender Befähigung zurückgewiesen worden waren. Gehilfen unterzogen sich 47 der angeordneten Prüfung, von denen einer die Prüfung nicht bestanden hatte. Bei den Meisterprüfungen wurden von den Gewerbevereinen Gebühren bis zu 8 fl erhoben.

Das bisherige Recht eines Meisters, seine Waren überall im Lande zu verkaufen, wurde aufgehoben. Er durfte nur mehr einen Laden am Ort der Niederlassung haben. Daß Fabriken und Großhändler hievon ausgenommen wurden, zeigt, daß man selbst 1853 nicht zu solchen Maßnahmen zurückgreifen wollte, die das Handwerk im Sinne der Zunftverfassung hätten retten können, aber auch eine moderne Volkswirtschaft unmöglich gemacht hätten.

d) Die Zeit des Umschwunges bis zur Einführung der Gewerbefreiheit von 1855—1868.

Vom Höhepunkt des Zwangssystems ab näherte sich die bayerische Gewerbepolitik der Gewerbefreiheit. Ein vom König genehmigter Kammerbeschluß vom Jahre 1856 machte es zur Notwendigkeit, daß selbst „bei Niederlassung auf ein erworbenes reales oder radiziertes Recht" der „Nahrungsstand" wie gewöhnlich geprüft und darnach die Entscheidung gefällt wurde.[72]

Die Instruktion vom 21. April 1862 [73] regelte die Aufhebung des absoluten Vetos der Gemeinde bezüglich der „Niederlassung auf den Lohnerwerb".[74] Sie ist durch die damals gerade zunehmende Gründung von Fabriken und die hiermit verbundene Zunahme der Arbeiterbevölkerung zu erklären.

Die Gesamtheit der Gewerbe blieb zunächst in die zwei Hauptkategorien der konzessionierten und der freien eingeteilt; allein das Gebiet der letzteren gewann dauernd auf Kosten der Konzessionsgewerbe. Für absolut unbeschränkt wurde das Erzeugungsrecht der Fabrikanten erklärt. Sie durften alles, was sie zur Produktion benötigten, selbst erzeugen, daher Arbeiter und Gesellen der verschiedensten Branchen in ihrer Unternehmung beschäftigen.

Schließlich durfte auch der Handwerker nach 1862 den Vertrieb seiner Waren en detail wie en gros im ganzen Lande selbst durchführen.

Die Freiheit des Vertriebes von Erzeugnissen der Nahrungsmittelgewerbe wurde durch das endliche Aufgeben des obrigkeitlichen Taxwesens wesentlich erleichtert; mit dem Gesetze von 1865 [75] wurde die Regulierung des Preises von Brot, Mehl und Fleisch abgeschafft, ebenso die Regulierung des Bierpreises.

72. Diese Bestimmung ist deswegen für die Gewerbefreiheit von Bedeutung, weil sie jenen Maßregeln den Weg bereitete, durch welche dann 1868 die Frage der Realrechte spielend gelöst wurde. Die Besitzer der Realgerechtigkeiten wurden, obwohl sie früher vielleicht viel Geld dafür ausgegeben hatten, allen übrigen Konzessionswerbern de facto gleichgestellt.
73. Reg.Bl. Seite 713—820.
74. Siehe oben Seite 38 ff.
75. Rg.Bl. Seite 519.

Die Zahl der Lehrlinge, die ein Meister aufnehmen durfte, war im Gegensatz zu 1853 und in Übereinstimmung mit der Montgelas'schen Gesetzgebung wieder nirgends beschränkt.

Was innerhalb der durch das Grundgesetz von 1825 gezogenen Schranken für Gewerbefreiheit überhaupt getan werden konnte, hat die Instruktion von 1862 geleistet. In der Thronrede von 1863 erklärte sich die Regierung ganz unumwunden für die Freiheit.

Endlich, im Januar 1867 legte die Regierung die fertigen Entwürfe zu den sogenannten Sozialgesetzen vor.[76] Am 18. Nov. 1867 wurde der Gesetzentwurf mit 111 gegen 14 Stimmen angenommen und am 6. Februar 1868 als Gesetz verkündet. Bayern war hiemit in die Reihe der Staaten mit Gewerbefreiheit eingetreten.

Die bisher bestehenden, gesetzmäßigen Organisationen der gewerblichen Vereine wurden abgeschafft; jedoch wurde den Mitgliedern das Recht zugestanden, zur Förderung der gemeinsamen gewerblichen Interessen freie Vereine zu bilden. Die Handels- und Gewerbekammern blieben bestehen. Messen und Märkte durfte jedermann mit verkaufsfreien Waren besuchen; berufsmäßige „Marktfährer“[77] mußten ihr Gewerbe besonders der Polizei anmelden.

Noch im gleichen Jahre (1868), das die Gewerbefreiheit gebracht hatte, erschien das neue Gesetz über Heimat, Verehelichung und Niederlassung (die neue Gemeindeordnung 1 Jahr später) als notwendiges Korrelat zur Verkehrsfreiheit. Erst in der Folgezeit, besonders seit der Vereinigung der gewerblichen Gesetzgebung Bayerns mit der des übrigen Deutschlands (Deutsche Reichsgewerbeordnung von 1872) konnte auf dieser Grundlage ein rascher Aufstieg des gewerblichen Lebens einsetzen.

3. Der Verkehr.

Von allen Verkehrsmitteln waren die Straßen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Bayern und im Regensburger Stadtbezirk am schlechtesten. In dieser Hinsicht sah es vielfach sehr rückständig aus.[78] So schreibt auch Rudhart,[79] daß die Landstraßen zu Beginn des Jahrhunderts „recht schlecht“ waren. Ein Plan für Straßenbau wurde erst nach der endgültigen Festlegung der Grenzen des Kgl. bayerischen Gebietes möglich. Die vorzüglichsten Straßen-

76. Am 14. September kam der Entwurf des Gewerbegesetzes zur Beratung im Plenum der Kammer. Als oberster Grundsatz stand das Recht jedes Staatsbürgers zum freien Gewerbebetrieb voran.
77. Leute, die berufsmäßig von Markt zu Markt und von Messe zu Messe fuhren und ihre Waren feilboten.
78. Vgl. S. v. Waltershausen a. a. O. Seite 22 ff, Seite 94 ff.
79. a. a. O. Seite 185, Band I.

züge waren ungebaut, d. h. ohne festen Unterbau und selbst zu der bedeutenden Handelsstadt, dem verkehrsreichen Nürnberg, konnte man auf mehrere Meilen in der Runde nur durch tiefen Sand kommen. Unter der Regierung Maximilian I. wurde von 1817/18 ab systematisch daran gegangen, die Straßen zu verbessern und auszubauen. So wurde z. B. die Straße von Nürnberg nach Regensburg größtenteils vollendet.

Selbst Straßenzüge, welche man zu den wichtigsten Handelsstraßen Deutschlands zählen mußte, waren, wie jene von Regensburg über Hof nach Sachsen, noch durch ungebaute Strecken unterbrochen. Hauptsächlich die langen und vielen vorhergehenden Kriege hatten den bereits angelegten Straßen übel mitgespielt. Regensburg war damals bereits wieder, wenn auch mit geringer Bedeutung, Knotenpunkt der Nordsüd- und Westostverbindungsstraßen.[80] Durch verschiedene Exekutionen bei der Ausführung und Verbesserung von Vicinalstraßen in den 20er und 30er Jahren erreichte die Regierung vielfach eine Besserung der Verhältnisse, besonders in der Regensburger Umgebung.[81] Im Jahre 1831 bereits erscheint Regensburg als ein Knotenpunkt relativ brauchbarer Straßen (Reg. Bericht v. 25. März 1831).[82] Als Hauptstadt des Regenkreises war die Stadt Sammelpunkt von Straßen erster und zweiter Klasse; die bedeutendsten davon waren die von Augsburg nach Regensburg, von Regensburg nach Ingolstadt, nach Nürnberg, nach Wernberg-Hof, nach Wernberg-Pilsen, nach Amberg, Bayreuth, nach Landshut-München, nach Straubing-Passau-Wien (alle erster Klasse) und nach Rötz-Pilsen-Prag (2. Klasse).

Einen erfreulichen Zustand wies in diesem Zeitabschnitt bereits die Schiffahrt auf, obwohl auch sie erst gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen bedeutenden Höhepunkt erreichte. Aus Rudhart[83] ersehen wir, daß ungefähr um 1825 in Regensburg wieder lebhafter Schiffbau betrieben wurde. Die Schiffe der Stadt waren, wie ihre Ladung, meistens ein Handelsartikel nach Österreich. Sie gingen nämlich nicht mehr zurück, sondern wurden meistens am Ankunftsort verkauft und waren deshalb sehr leicht gebaut.[83a])

Auch die Bestrebungen, brauchbare Anlagen für die Schifffahrt zu schaffen, gehen auf diese Zeit zurück. Die Versuche der Schaffung eines Freihafens in der Form, wie er vor der Erbauung des Luitpoldhafens vorhanden war, gehen auf das Jahr 1843 zurück. Unter Freihafen war hier nicht ein Hafen in der Form ge-

80. A. d. B. St. A. Nr. 8986.
81. A. d. B. St. A. Nr. 8987.
82. A. d. B. St. A. Nr. 9717.
83. a. a. O. Seite 82/83.
83a. siehe auch oben S. 13.

meint, wie er im alten Winterhafen am Unteren Wöhrd vor der Errichtung des Luitpoldhafens vorhanden war,[84] sondern die sogenannte Donaulände und der Quai am rechten Ufer des Flusses. Ein Kgl. Erlaß vom 23. Juli 1846 führte aus: nachdem das für den großen Handels- und Schiffahrtsverkehr so wichtige Unternehmen des Ludwigskanals der Vollendung entgegenginge, so genehmige die Krone aus Fürsorge für den Main- und Donauverkehr die Errichtung von Freihäfen auf den betreffenden Wasserstraßen. Als diejenigen Orte, welche für die Errichtung von Freihäfen geeignet waren, wurden die Städte Würzburg, Bamberg und Regensburg erklärt. Letzteres hauptsächlich deshalb, weil es seine besondere Bedeutung und Beziehung zur Donau und nahen Kanalschiffahrt aufwies. Im Jahre 1848 wurde von der Regierung genehmigt, daß der Freihafen am rechten Donauufer an der sogenannten Weinlände, unter Benützung des dem Zollärar bereits überwiesenen „Weinstadels" als Lagerhaus, errichtet wurde. In Anbetracht dieser Maßnahmen vermehrten sich in der folgenden Zeit die Niederlassungen der Regensburg berührenden Schiffahrtsgesellschaften.

Die im Jahre 1830 gegründete K. K. privil. I. Österr. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft dehnte im Laufe der Jahre ihre Fahrten vom Schwarzen Meer bis Donauwöhrd aus. 1837 wurde, von König Ludwig I. protegiert, die Bayerisch-Württembergische Donaudampfschiffahrts-Aktiengesellschaft zu Regensburg gegründet, welche von beiden Staaten gefördert wurde. Sie befuhr hauptsächlich die Strecke zwischen Regensburg und Linz; die ursprünglich geplante Strecke Ulm-Linz konnte Stromhindernisse halber nicht durchgeführt werden. Eine von Seiten Württembergs besonders geförderte Ulmer Aktiengesellschaft für Dampf- und Ruderschifffahrt entstand am 25. April 1844. Die beiden Unternehmen erreichten aber keine Rentabilität. Der bayer. Staat erwarb im Jahre 1846 die Bayerisch-Württembergische Donaudampfschiffahrts-AG. für 500 000 fl. Trotzdem es dann der Fiskus 1855 unternahm, das Unternehmen mit 830 000 fl nach Kräften auszubauen, ergab sich, wenn man Verzinsung und Amortisation abzog, zu keiner Zeit ein Gewinn. Es fehlte eben vorerst am Hinterland wie am Ausbau der Schiffahrtsstraße selbst. Die Gesellschaft hatte von Passau aufwärts das alleinige Privilegium für den Schiffahrtsbetrieb. Nach dem Abschluß der Donauschiffahrtsakte vom 7. Nov. 1857 erweiterte die österreichische Gesellschaft ihren Betrieb alsbald bis Regensburg. Im Jahre 1862 erfolgte dann ein Verkauf des ganzen

84. Welche die Form eines mit dem Strom in Verbindung stehenden Hafenbeckens aufweisen.

Schiffsparkes durch den bayer. Staat an die genannte österreichische Gesellschaft.

Eine gewisse Neubelebung des Donauverkehrs kam schon im Jahre 1845 durch die Eröffnung des Ludwig-Donau-Mainkanals zustande;[85] aber da dieser nur für Boote kleineren Ausmaßes berechnet und durch seine hundert Schleusen zu umständlich war, überholte ihn bald der neue Bahnverkehr.

Damit sind die Ausführungen über den Schiffahrtsverkehr, der seinen größeren Aufschwung erst im kommenden Zeitabschnitt erlebte, für diese Periode erschöpft.

Als wichtigstes Ereignis der Verkehrsentwicklung fällt in diese Periode der Ausbau des bayerischen und deutschen Eisenbahnnetzes, der Regensburg wieder zu einem Verkehrsknotenpunkt von Bedeutung machte. In Bayern hat man früher als vielfach in anderen deutschen Ländern sich mit dem Gedanken der Erbauung von Eisenbahnen beschäftigt. Der Hauptverfechter dieser Ideen war der Kgl. Oberbergrat Ritter von Baader, der schon 1814 eine Bahn von Nürnberg nach Fürth bauen wollte. Da sich aber Bayern in der Donau und im Main guter und parallel laufender, dem ganzen Lande nutzbarer Wasserstraßen erfreute, hatten die Verfechter der Eisenbahnen zunächst einen schweren Stand, umsomehr als gleichzeitig mit den ersten Eisenbahnentwürfen das Projekt zur Ausdehnung der Wasserstraßen, durch Herstellung des Donau-Main-Kanals auftauchte, das, wie wir gesehen haben[86] auch verwirklicht worden war. Schließlich wurde aber doch die Nürnberg-Fürther Bahn gebaut und damit am 7. Dezember 1835 die erste Lokomotiveisenbahnen Deutschlands eröffnet.

Bei der Entwicklung der Eisenbahnen in Bayern lassen sich deutlich fünf Perioden unterscheiden. 1. Die Zeit nach der Erbauung der Bahn von Nürnberg-Fürth; in der ersten Periode wurde der Eisenbahnbau- und -betrieb gänzlich der Privatindustrie überlassen. 2. nach 1840 die Einführung der ersten Staatseisenbahn; auch wurden nun alle bestehenden Linien mit Ausnahme von Nürnberg-Fürth vom Staate übernommen. Das Staatsbahnprinzip entstand. 3. die dritte Periode beginnt 1856 mit der Konzessionierung

85. Der 1836 begonnene und 1845 mit einem Kostenaufwand von etwa 29 Millionen Mark vollendete Ludwig-Donau-Main-Kanal hat die Erwartungen, die sein Erbauer Pechmann noch 1854 aussprach, er sei bestimmt, vielleicht der wichtigste in unserem Weltteil zu werden, nicht erfüllt. Die Fertigstellung dieser Wasserstraße war durch endlose Streitigkeiten über seine Linienführung verzögert worden, bis die ersten Eisenbahnen in Bayern einen großen Teil des Güterverkehrs an sich gezogen hatten. Außerdem erwiesen sich die Beschaffenheiten der Zufahrten (Zugänge zu diesem Kanal) als ungenügend.

86. Siehe oben Abs. 1;

der großen Ostbahngesellschaft. 4. Erlaß des Gesetzes über den Bau von Vicinalbahnen (1869). 5. Käufliche Erwerbung der Ostbahnen 1875 durch den bayer. Staat.[87]

Das Jahr 1856 brachte das Gesetz, nach dem der Bau der (Ostbahn) Linien im Osten Bayerns von Nürnberg über Amberg nach Regensburg mit einem Zweig gegen die böhmische Grenze nach Pilsen-Prag, von Regensburg an die österreichische Grenze nach Passau, und von München über Landshut an die Donau (Regensburg) unter Übernahme einer staatlichen Zinsgarantie an Privatunternehmer überlassen werden konnte.

Angespornt durch die unerwarteten finanziellen Erfolge der Nürnberg-Fürther Bahn, bildeten sich in ganz Bayern Ende der 30er Jahre in rascher Folge eine Anzahl Kommitees und Gesellschaften zum Bau von Eisenbahnen, ermuntert durch die Staatsregierung, welche sich dadurch der Notwendigkeit enthoben sah, selbsttätig einzugreifen. Die Regierung beschränkte sich auf den Erlaß einheitlicher Konzessionsbestimmungen, der Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern vom September 1836.

Die Privatunternehmertätigkeit erschöpfte sich aber bald (nach 1840). Die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes wäre ganz unerträglich lange in Rückstand gekommen, wenn nicht die Staatsregierung, das Mißliche der Lage klar erkennend, eingeschritten wäre. 1843 wurde den Ständen ein Entwurf über den Bau einer Bahn von Hof über Bamberg, Nürnberg, Augsburg nach Lindau vorgelegt und ohne Widerstand genehmigt; im Jahre 1856 war die 566 km lange Strecke fertig. Mit dem Jahre 1857 schließt die erste Staatsbahnperiode der bayerischen Eisenbahnpolitik ab; es folgte zunächst eine Periode des Stillstandes im Bau neuer Staatsbahnen, die bis 1860 andauerte. Bis zu diesem Zeitpunkt schien es, als ob das Staatsbahnprinzip als grundlegende Maxime in Bayern für alle Zeiten festgelegt sei. Die Regierung aber, der die Höhe des Anfangs schlecht rentierenden Anlagekapitals bedenklich erschien, sah sich nun wieder besorgt nach der rettenden Hand des Privatunternehmertums um. Mit der Verordnung vom 20. Juni 1855 wurde der Bau von Eisenbahnen durch Private ausdrücklich zugelassen und Pflichten und Rechte der Unternehmer neu geregelt.[88] Die Grundsätze dieser Verordnung wurden erstmals angewandt bei der Ausstattung des bisher noch eisenbahnlosen Ostbayerns mit Schienenwegen. Schon seit 1851 hatte die Regierung im östlichen Bayern vier Linien: Nürnberg-Regensburg, München-Landshut (Regensburg), Schwandorf-Cham-Furth i. W. und Regensburg-Passau, zu-

87. Vgl. A. v. Mayer, a. a. O.; Seit 1885 war das Bahnnetz in seinen großen Zügen ausgebaut.
88. Reg. Bl. v. 1855; vgl. E. Kech, A. von Mayer, a. a. O.

sammen 540 km vorbereitet. Sie fand es aber geraten, diese Bahnen den Privatunternehmungen zu überlassen. Im April 1856 konstituierte sich die Kgl. privil. A.G. der bayer. Ostbahnen mit einem Aktienkapital von 103 Millionen Mark und erhielt die Konzession zum Bau und Betrieb der oben bezeichneten vier Linien mit staatlicher Zinsgarantie von 4,5% des gesamten Bau- und Einrichtungskapitals auf die Dauer von 35 Jahren. Die Bauzeit war auf 7 Jahre festgesetzt, war aber in 5 Jahren schon erledigt. Bei der guten Zinsgarantie hatte die Gesellschaft ein natürliches Interesse, möglichst viel Kapital in so gewinnbringender Weise, ohne großes Risiko, anzulegen und sie vergrößerte rasch ihr Netz. Im Jahre 1874 hatte sie sämtliche Bahnen östlich der Linie München-Nürnberg-Bamberg in Händen und stand mit 904 km an 7. Stelle unter den 36 Privatbahnen Deutschlands. Die technischen Arbeiten erledigten sich rasch, da der Gesellschaft keine Schwierigkeiten entgegenstanden. Nach einem Kgl. Erlaß vom 29. August 1856 konnten die bayer. Ostbahnen sich auf das Recht beziehen, bei ihren Grunderwerbungen für den Eisenbahnbau das Expropriationsgesetz vom 17. November 1837 in Anwendung zu bringen.[89]

Die Bevölkerung brachte diesen Maßnahmen allenthalben Verständnis entgegen. Im Regensburger Baubezirk brauchte kein Grundstück enteignet zu werden. Der Wert der Eisenbahnen wurde sehr frühzeitig erkannt. In einem Gesuch des Stadtmagistrats Regensburg vom 16. August 1853 an das bayer. Staatsministerium des Handels u. d. öff. Arbeiten, die Anlage einer Eisenbahn zwischen München und der Donau betreffend,[90] heißt es: „Mit Enthusiasmus haben die Bewohner des oberpfälzisch-regensburgischen Kreises und insbesondere der Gewerbestand Regensburgs den Landtagsabschied vom 25. Juli 1850 begrüßt, aus welchem zu entnehmen ist, daß dem nächsten Landtage ein Gesetzentwurf über die Einleitung zur Erbauung einer Eisenbahn von Nürnberg nach Regensburg zur Vorlage gebracht werden sollte. Regensburg, einst in der Geschichte als Handelsstadt einen rühmlichen Namen behauptend, nun aber durch lang andauernde Ungunst geänderter Zeitverhältnisse des früheren Wohlstandes entbehrend, wird durch das Kgl. Geschenk des Freihafens — durch die großartigen Schöpfungen des Ludwigskanals, der Donaudampfschiffahrt und der Eisenbahnverbindungen einerseits mit Nürnberg, andererseits mit den österreichischen Kronlanden ob der Enns — allmählich die frühere Bedeutung wieder gewinnen, zu welcher die geographische Lage und geschichtliche Erinnerungen vorzugsweise berechtigen."

89. A. d. St. R. Nr. 8 F. 223.
90. A. d. St. R. Nr. 7 F. 223.

Die Eröffnung der Ostbahnen, d. h. den Anschluß Regensburgs an das bayer. Eisenbahnnetz, beschloß man denn auch in Regensburg feierlichst zu begehen. Die Erkenntnis der Wichtigkeit der Eisenbahnen geht aus einem Schreiben des Gremiums der Gemeindebevollmächtigten an den Stadtmagistrat[91] vom 26. August 1859, anläßlich der Vorbereitung zur feierlichen Eröffnung des Bahnanschlusses hervor: „. . . es seien hierbei keine Ausgaben und Kosten zu scheuen, um dieselbe zweckmäßig und möglichst großartig in Ausführung bringen zu können und keine Kräfte, die hierzu verwendbar sind, unbenötigt zu lassen, und zu beweisen, wie sehr man hier durchdrungen ist, von der Wichtigkeit dieses Zeitabschnittes, von welchem an unsere Stadt in das große europäische Eisenbahnnetz eintritt und dadurch wieder eine enge Verbindung mit Städten usw. usw. anzuknüpfen imstande sein wird, zu welchem unsere altberühmte Stadt durch ihre geographische Lage an dem mächtigen Donaustrom prädestiniert ist. Es wird dadurch nicht nur ein Wendepunkt in dem Geschicke Regensburgs eintreten, sondern eine gänzliche Umwälzung im hiesigen Verkehr hervorgerufen werden, welche die Hoffnungen und Erwartungen einer besseren Zukunft rechtfertigen möchten."[92] Was die Bedeutung der einzelnen Linien anbetraf, so war die in weitem Bogen von München über Regensburg nach Nürnberg führende Hauptbahn für den Verkehr dieser beiden Städte untereinander gegenüber der um rund 70 km kürzeren Strecke der Staatsbahnlinie München-Augsburg-Nürnberg an sich wertlos, sie sollte vielmehr die reichen Landschaften Niederbayerns und die Industriegegenden der Oberpfalz in das Eisenbahnnetz einbeziehen und ihnen die Segnungen einer zeitgemäßen schnellen und billigen Verbindung mit den beiden Hauptstädten des Landes bringen.

Gleichzeitig fand der Anschluß an die Strecke der 1858/59 erbauten und neu eröffneten österreichischen Bahn Passau-Wien statt und bildete in Verbindung mit der Hauptbahn ein Mittelglied der großen Verkehrsstraße von Wien über Regensburg nach Frankfurt a. Main und an den Rhein. Regensburg-Schwandorf-Furth i. W. andererseits fand ebenfalls schon 1862 eine Fortsetzung in der böhmischen Westbahnlinie Furth-Prag und hierdurch wurde der große Verkehr aus Böhmen nach München und an den Rhein auf die Linien der Ostbahnen und über Regensburg gelenkt.[93] [94]

91. A. d. St. R. Nr. 9 F. 223.

92. Zur Feier der Eröffnung der Kgl. bay. privil. Ostbahnen in Regensburg fand am Abend des 7. Dezember 1859 eine Festvorstellung der Oper „Der Waffenschmied" von Lortzing mit einem anschließenden Festakt im I. Stock des Theater- und Gesellschaftshauses mit geladenen Gästen feierlichst statt. Die Stadt selbst war festlich dekoriert.

93. A. d. St. R. Nr. 9 F. 223. In der ersten Zeit der anbrechenden Eisenbahnära hatte man weniger darauf geblickt, eine möglichst kurze Ver-

Damit war Regensburg zum Knotenpunkt zweier der bedeutendsten europäischen Durchgangslinien der späteren Zeit bestimmt, nämlich der Linie Berlin-München-Rom und Ostende-Frankfurt a. Main-Wien-Konstantinopel mit dem Schnittpunkt in Regensburg.

Im Jahre 1886 bekam Regensburg nach Kgl. Verordnung, der Wichtigkeit des Platzes entsprechend, ein Oberbahnamt; dieses umfaßte die Ingenieurbezirke Regensburg I und II, Landshut I und II und Passau sowie die Betriebswerkstätten Regensburg, Landshut und Passau. Es umfaßte die Linien München-Landshut-Regensburg mit Neufahrn-Sünching und Straubing, Landshut-Neumarkt a. d. R., Neumarkt a. d. R.-Pocking, Landshut-Pilsting und Passau-Regensburg-Nürnberg mit Feucht-Altdorf.

Schließlich wurde, obwohl die bayer. Ostbahnen in anerkannt vorzüglicher Weise geleitet wurden, die Stimmung aber sich ausgesprochen zugunsten des Staatsbahnprinzips umstellte, 1874 aus den Kreisen der Landesvertreter heraus zur Beseitigung der beide Bahnkomplexe schädigenden gegenseitigen Konkurrenz der käufliche Erwerb der Ostbahnen durch den Staat beantragt, welcher auch dann auf Grund des Gesetzes vom 15. April 1875 erfolgte.

In den ersten Jahren des Teilbetriebes bildet auch in Bayern der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle; indes trat bereits 1851/52, also nach der Eröffnung der Nordsüdbahn (Hof-Lindau) und fast 20 Jahre vor der Einverleibung der Ostbahnen der Güterverkehr in den Vordergrund, überflügelte schon jenen 1864/65 um das Doppelte, bis im Jahre 1888 die Einnahmen aus dem Güterverkehr zu denjenigen aus dem Personenverkehr sich wie 65 : 28 verhielten. Der rege Verkehr auf der Ostbahn kann daraus ersehen werden, daß im Jahre 1865 in Regensburg 540 663 Ztr. diverse Güter und 491 650 Ztr. Kohlen ankamen und 835 535 Ztr. diverse Güter abgingen. Im gleichen Jahre wurden in Regensburg 164 176 Personenfahrkarten gelöst.[95]

Gleichzeitig mit der Entwicklung und Einführung der Eisen-

bindung zwischen einzelnen Orten herzustellen, sondern vor allem darauf gesehen, alle größeren Städte in das Verkehrsnetz einzubeziehen, wodurch oft große Umwege entstanden, sich frachtungünstige Lagen bildeten und spätere Ergänzungen und Abkürzungen notwendig wurden. Anfangs der 60er Jahre begann der Staat damit, in das vorhandene Schienennetz Abkürzungslinien einzubauen. Dies war gewissermaßen ein Vorläufer gründlichster Prüfung der für den Eisenbahnbau bisher beobachteten Grundzüge und hieraus entstand das für die weitere Ausbildung des Staatseisenbahnnetzes grundlegende Gesetz vom 29. April 1869, welches diejenigen Linien benannte, die zur Vervollständigung des bayerischen Staatsbahnnetzes noch als erforderlich erachtet wurden und in den folgenden Jahren im Verhältnis zu den Finanzkräften des Staates zur Ausführung kommen sollte.[94]

94. Reg. Bl. v. 1869.
95. A. d. St. R. Nr. 9 F. 225.

bahnen erfuhr auch das Postwesen (mit Telefon und Telegraf) seine weitere Ausbildung. Die Post benützte ja hauptsächlich in der folgenden Periode als Beförderungsmittel ihrer Güter fast ausschließlich die Eisenbahn und die Anlage der Telefon- und Telegrafenleitungen ging Hand in Hand mit der der Eisenbahnanlagen.

Bayern hatte 1808 die Staatspost eingerichtet und entschädigte die Taxis, die bis dahin das Postmonopol innehatten, zum großen Teil aus säkularisierten Gütern.[96] Im Jahre 1810 hörten auch die primatischen-fürstl. Thurn und Taxis'schen Lehensposten auf. Bayern ergriff Besitz von Regensburg und übernahm das Postpersonal in seine Dienste.[97] Am 26. März 1823 wurden die allgemeinen Bestimmungen über die Kgl. bayer. Postanstalt festgelegt.[98] Unterm 21. Januar 1847 gab dann die Generaladministration der Kgl. bayer. Posten in einer Bekanntmachung eine allgemeine Bestimmung über die Benützung der Fahrposten im Königreich Bayern heraus, die genaue Angaben über die Versendung von Briefen und Geld, sowie Paketen, Porto, Versiegeln, die Benützung und Aufstellung von Briefkästen, Posthaftung u. dgl. sowie über die Personenbeförderung enthielt.

Am 14. Mai 1845 begann die Aufstellung der ersten Briefkästen in Regensburg, die im Lauf der Jahre ihre Fortsetzung fand.[99]

Was die Telegrafie anbetrifft,[100] so wurde in Bayern am 24. Dezember 1849 die erste Linie zwischen München und Salzburg unter großen Feierlichkeiten eröffnet und nun begann ein rascher Ausbau des Netzes, das sich bald bis zur österreichischen, sächsischen, preußischen und württembergischen Grenze hinzog. Wie bereits oben erwähnt, ging der Ausbau des Telegrafennetzes, auch im Regensburgischen Bezirk, zugleich mit dem Bau der Eisenbahnen vonstatten.

4. Die Bevölkerungszunahme.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnte die Zunahme der städtischen Bevölkerung noch keine allzu große sein. Die bayer. Gesetzgebung erschwerte auch in Regensburg, wie wir

96. A. d. St. R. Nr. 8 F. 221.
97. Der erste bayer. Oberpostmeister von Regensburg war Karl von Baligand.
98. Reg. Bl. v. 1823, Seite 478—490.
99. A. d. St. R. Nr. 8 F. 221.
100. Bayern kann mit einigem Recht die Geburtsstätte des elektr. Telegrafen genannt werden; denn dieses Land ist die Heimat der beiden Gelehrten, Sömmering und Steinheil, die sich so hervorragende Verdienste um Entstehung und Entwicklung des neuen Verkehrsmittels erworben haben.

oben des öfteren ersehen konnten, durch stark einschnürende Maßnahmen hinsichtlich der Niederlassung, Verehelichung, Ausübung eines Gewerbes u. dgl. ein rasches Anwachsen der Bevölkerung. Auch fehlten noch die meisten hygienischen Einrichtungen, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine großartige Förderung fanden, wie Wasserleitung, Kanalisation, Schlachthof, Säuglingsfürsorge (und durch diese eine Verminderung der Kindersterblichkeit), Impfungen, Krankenfürsorge usw.; doch ist auch schon in diesen Jahren eine unverkennbare Zunahme der Bevölkerung zu verzeichnen, da ja Ausfälle in der Zunahme, wie sie in den vorhergehenden Jahrhunderten durch Seuchen und Kriege hervorgerufen worden waren, nicht mehr in diesem Ausmaße vorkamen.[101]

Allgemeine Krankheitserscheinungen, die noch des öfteren auftraten, waren Epidemien (Scharlach, Masern), die aber von der ärztlichen Kunst erheblich in ihrer Auswirkung beschränkt wurden. Die folgende Tabelle gibt den langsamen Fortschritt wieder:

Jahr	Einwohnerzahl	Zu- bezw. Abnahme			
1810	18 600		1852	25 898	+ 1950
1818	18 933	+ 333	1855	25 792	— 106
1827	18 747	— 185	1858	25 856	+ 64
1830	18 748	+ 1	1861	27 875	+ 2019
1834	22 627	+ 3879	1864	29 893	+ 2018
1837	21 904	— 723	1867	30 357	+ 464
1840	21 942	+ 38	1869	31 500	+ 1143
1843	23 465	+ 1523	1871	29 185	— 172
1846	23 948	+ 483			

Über die Ausgaben für das Gesundheitswesen in der ersten Hälfte des Jahrhunderts gibt folgende Tabelle Aufschluß; vom Jahr 1835/36 ab wurden jährlich (von kleineren früheren Beträgen zum Gesundheitswesen abgesehen) regelmäßige Summen für das Gesundheitswesen ausgesetzt (in Mark umgerechnet):

101. Regensburg war im Mittelalter (um 1100) eine der volkreichsten (rund 25 000 Einw.) Städte; aber Seuchen reduzierten die Bevölkerung immer wieder ganz gewaltig. Im Jahre 1094 starben durch die Pest innerhalb 12 Wochen 8500 Personen; 1462 raffte die Pest 6300 Menschen hinweg; 1520 nahm die Pest, die damals ganz Deutschland durchzog, über 6000 Menschen mit. Die ungeheuren Züge von Wallfahrern hatten noch das Umsichgreifen der Seuche gefördert. Der Domkirchhof wurde mit vielen hundert Fuhren Sand bedeckt. 1599 erlagen 800 Menschen der Pest; auch 1616 und 1636 während des 30 jähr. Krieges hatte die Pest die Einwohnerschaft die Stadt stark dezimiert. 1713 wiederum starben an der Pest 7857 Personen; der Reichstag ging nach Augsburg. (Schöppler a. a. O. S. 6—9; Heimpel a. a. O.).

Jahr	Mark	Jahr	Mark	Jahr	Mark
1835/36	5 979	1848/49	4 783	1860/61	13 207
36/37	4 908	49/50	5 190	61/62	8 243
37/38	5 343	50/51	4 750	62/63	8 022
38/39	4 599	51/52	5 065	63/64	8 467
39/40	4 333	52/53	5 426	64/65	8 655
40/41	6 090	53/54	5 511	65/66	10 903
41/42	4 663	54/55	5 140	66/67	16 791
42/43	4 512	55/56	11 102	67/68	14 073
43/44	4 553	56/57	11 547	69	6 591
44/45	5 841	57/58	9 838	70	6 417
45/46	4 571	58/59	11 412	71	8 857
46/47	5 569	59/60	12 446		
47/48	5 032				

5. Das Schulwesen.

Es ist interessant, neben einer Betrachtung des Wachstums der Bevölkerung das Bildungswesen zu untersuchen; gewährt uns doch diese vielfach einen charakteristischen Einblick in die soziale Lage der Bevölkerung einer Stadt.

Die Schulen und Bildungsanstalten hatten in Regensburg während der behandelten Zeit einen harten Kampf ums Dasein zu führen. Der Ausbau der Bildungsstätten und eine sehr bedeutende Entwicklung des Schullebens war der folgenden Zeit größeren Wohlstandes und zunehmender Bevölkerung vorbehalten.

Als Karl von Dalberg im Jahre 1803 die Regierung des Bistums Regensburg übernahm, war das Schulwesen dieser Stadt auf einer sehr primitiven Stufe. Es bestanden zwar schon seit 1503 die Städtische Lateinschule (oder Poetenschule) und seit 1589 das Gymnasium St. Paul, aber, während die Gymnasien eine vortreffliche Bildung vermittelten, war das niedere Schulwesen noch wenig entwickelt. Im Jahre 1803 gab es in Regensburg einige größere katholische Schulen, deren Ursprung ins 10. Jahrhundert zurückging; die Domschule und die Stiftsschule der Alten Kapelle im „unteren" Stadtviertel, die Pfarrschule St. Rupert in der „oberen Stadt", ferner die Schule des katholischen Waisenhauses. Bei der Einführung der „neuen Lehre" 1542 hatte sich außerdem in Regensburg für jeden Distrikt eine evangelische Wachtschule entwickelt. In diesen wurde aber nur im Lesen und im Kleinen Katechismus Luthers unterrichtet. Außer diesen waren noch fünf evangelische Schreib- und Rechenschulen, sogenannte niedere Bürgerschulen, vorhanden. Schließlich existierte noch eine Anzahl von Privatschulen, sogenannter Winkelschulen, die von höchst fragwürdigen Lehrern geleitet wurden.

Dalberg erwarb sich dann das große Verdienst, das Schulwesen Regensburgs zu ordnen und zu fundieren. Er führte im Jahre 1803 den Schulzwang für alle Kinder vom vollendeten 6. bis zum vollendeten 12. Lebensjahr ein. Im gleichen Jahre wurde der katholische Mädchenunterricht vom Knabenunterricht getrennt und den Klosterfrauen vom Hl. Kreuz und von St. Klara übertragen. Die evangelischen Schulen folgten 1806 diesem Beispiel der Trennung. Vom Jahre 1805 ab machte eine Verordnung den Besuch der neu errichteten Sonntagsschule für beide Geschlechter zur Pflicht. Weiterhin errichtete Dalberg im Jahre 1807 eine eigene Realklasse für die Stadt und 1808 eine Zeichenschule für Handwerker. Auch eine finanzielle Fundierung der Schulen führte von Dalberg durch. Am 18. Juli 1805 erging an die Behörden die Aufforderung zur Bildung von Lokalschulfonds'.[102] Als im Jahre 1810 von Dalberg die Stadt verließ, waren die Schulverhältnisse einigermaßen geordnet.

Nachdem das katholische Gymnasium St. Paul durch die Beschießung der Franzosen vom 23. 4. 1809 seiner Räume verlustig gegangen war, wurden die beiden Gymnasien auf Anordnung König Maximilian I. zu einem Kgl. paritätischen Gymnasium verwandelt.[103] Aus dem Kgl. Realgymnasium, das von 1864—1880 bestand, entwickelte sich nach dessen Auflösung das heutige neue Gymnasium. Diesem ist neuerdings wieder ein Realgymnasium angegliedert. Im Jahre 1837 wurde eine 3kursige Kreisgewerbeschule gegründet, aus der dann 1868 die Baugewerkschule und im Jahre 1880 die Kreisrealschule hervorging, die ihren Entwicklungsabschluß in der heutigen, großartig angelegten Kreisoberrealschule fand. Für die höhere Mädchenbildung sorgte seit 1871 die von Müller'sche Höhere Töchterschule.[104] Im Jahre 1900 wurde diese Schule in eine öffentliche städtische Anstalt umgewandelt. Außerdem bestanden höhere Mädchenschulen an den Klöstern Niedermünster und der Englischen Fräulein (Lyzeum mit Abitur).[105] Die Volksschulen hatten nicht das Glück, königliche Anstalten zu werden. Sie blieben reine Konfessionsanstalten unter städt. Leitung; die allerdings vom Staat und der Gemeinde unterstützt wurden. Der gesamte Aufwand für die

102. Die Dezimalquote, die ihm aus dem Jahreseinkommen des Domkapitels zukam, verwendete er vollständig für die kathol. Schulen. Die evangel. Stiftungen befreite er von der Abgabe zur Abtragung der Stadtschulden. Er leistete auch große Beiträge zur Aufbesserung des Einkommens des Lehrerpersonals. Dadurch konnte das Jahresgehalt eines Lehrers an den niederen und höheren Schulen auf 400 bis 500 fl (rund 850 Mark) festgesetzt werden.
103. Es besteht heute noch als Altes Gymnasium am Agidienplatz.
104. Urkundlich vom 1. Juni 1842 mit 12 000 fl gestiftet und vom Stadtmagistrat verwaltet.
105. Die weitere Entwicklung des Schulwesens Regensburgs siehe unten S. 118 ff.

Volksschulen wurde von den beiden durch Dalberg gegründeten konfessionellen Lokalschulfonds getragen; vom kathol. Schulfonds und vom evangelischen-deutschen Schulfonds.[105] Eine Einrichtung ist noch der Erwähnung wert, die Rudhart[106] anführt; in Regensburg hatte „die menschenfreundliche Tätigkeit" des Magistrats verwahrloste, arme Knaben von 12—15 Jahren in einer besonderen Beschäftigungsanstalt vereinigt, welcher ein Werkmeister vorstand und deren Erzeugnisse bei den öffentlichen Ausstellungen des polytechnischen Vereins verschiedene Ehrenerwähnungen erhalten hatten.

B. Der wirtschaftliche Aufstieg zu Ende des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des Weltkrieges von 1914.

1. Allgemeiner Überblick über die Entwicklung dieser Periode.

In der folgenden Zeit nun waren für Regensburg die Vorbedingungen erfüllt, aus denen heraus die Stadt wieder in einer bedeutenden wirtschaftlichen Entwicklung fortschreiten konnte.

Die Zeit der Zunftschranken und, was noch wichtiger war, der zünftlerisch-mittelalterlichen Gesinnung war um 1870 vorüber und machte einer liberalen Wirtschaftsauffassung Platz. Die Verkehrswege und -Mittel hatten eine vollkommene Neugestaltung erfahren und eröffneten ungeahnte Aussichten. Das neugegründete Deutsche Reich schuf einen aufnahmefähigen Innenmarkt, der gewonnene Krieg Selbstvertrauen und im Auslande Achtung. Die politische und wirtschaftliche Macht Deutschlands war im Erstarken.

Aus diesen Gegebenheiten heraus begann die rasche wirtschaftliche Entwicklung Regensburgs in der folgenden Periode, dem Ende des 19. Jahrhunderts und Beginn des 20. Jahrhunderts, bis der Ausbruch des Krieges von 1914 die gedeihliche wirtschaftliche Aufwärtsbewegung der Stadt jäh unterbrach.

Die Bedeutung der Landwirtschaft als Erwerbsstand war in Regensburg nie groß gewesen. Sie trat hauptsächlich infolge der zunehmenden Verbesserung der Verkehrsmittel und -Wege mehr und mehr zurück. Die Landwirtschaft wurde im Stadtflurbezirk ziemlich rationell betrieben; man baute das Getreide abwechselnd mit Futter- und Hackfrüchten; Brache war nirgends mehr anzutreffen. Die landwirtschaftlichen Maschinen fanden eine erfreuliche Aufnahme; dagegen wurde künstlicher Dünger, dessen anfänglich hoher Preis dem Landwirt die Rentabilität seiner Wirtschaft erschwerte,

106. Rudhart, Band II, a. a. O. S. 17.

längere Zeit sehr wenig angewendet. Die Wirtschaften waren mäßig groß; zu Anfang des 20. Jahrhunderts bewirtschafteten 150 Ackerbautreibende 5 000 Tagwerk Boden. Wirtschaften mit mehr als 300 Tgw. kamen nicht vor, wohl aber solche mit nur 1 Tgw. Diese ernährten natürlich ihren Besitzer nicht, bildeten aber immerhin für ihn, der meistens im Winter ständig, im Sommer teilweise beruflich anderweitig tätig war (Fabrik, Handwerk, Heimarbeit), eine nicht unerhebliche Einnahmequelle und gaben ihm das Gefühl des Gebundenseins an die eigene Scholle und des eigenen Besitzes.

Bereits vor Ausbruch des Krieges von 1870 war eine allgemeine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse festzustellen. Die Kriegszeit brachte eine kurze Unterbrechung.

Nach 1871, im neuen Deutschen Reich, waren es neben der zunehmenden Industrialisierung, der Verbesserung der Verkehrsmittel, der Ausgestaltung und Organisation des Handels auch die französischen Milliarden, die die Spekulation anregten und zur Gründung von neuen Unternehmungen führten. Die Produktion stellte sich innerhalb kurzer Zeit auf solche Ausmaße ein, daß es trotz zunehmend steigenden Verbrauchs zu Absatzstockungen kommen mußte. Erst nach einer lang anhaltenden Krise (von 1873 bis ungefähr 1878/79), die eine Reinigung von den nicht lebensfähigen Elementen mit sich brachte, bahnte sich eine fortschreitende Gesundung an. Industrie und Gewerbe stellten sich teilweise auf die Erzeugung von Qualitätswaren um, bei denen die Konkurrenz geringer war und für die dann auch höhere Preise bezahlt wurden.[107]

Die Regensburger Gewerbe- und Handelskammer suchte den scharf einsetzenden Kampf zwischen Maschine und Handwerk dadurch zu mildern, daß sie das Handwerk auf die Anschaffung von motorischen Hilfsmitteln hinwies, so auf die Gasmotoren, für deren Einführung eine Verbilligung der Gaspreise angestrebt wurde.[108]

Gemeinsam mit dem Stadtmagistrat Regensburg[109] hat dann die Handels- und Gewerbekammer in umfangreichen Gutachten und Vorstellungen zu Beginn der 80er Jahre auf die Notwendigkeit des Umbaues bezw. Neubaues des Regensburger Bahnhofes hingewiesen, mit dem auch im Jahre 1887 begonnen wurde. Die Kammer war immer bei den Verhandlungen des Eisenbahnrates vertreten und nahm jede Gelegenheit wahr, um für die Ermäßigung der Frachten, besonders für die der Kohlen aus dem nordböhmischen Braunkohlenrevier einzutreten. Auch die Bestrebungen zur Verbesserung des Te-

107. Vgl. S. v. Waltershausen Seite 239/40 ff.
108. Bingold, a. a. O. Seite 142 ff.
109. A. d. St. R. Nr. 4 F. 224.

legrafen- und Postverkehrs erfuhren durch sie Unterstützung und Förderung.

Der Plan, die Standesvertretungen von Handel und Gewerbe in einer Kammer zu vereinigen, lebte von neuem auf, als durch die Abänderung der Gewerbeordnung vom 26. Juli 1897 [110] zur Vertretung der Interessen des Handwerks für die verschiedenen Bezirke Handwerkskammern vorgesehen wurden. Die Entscheidung des bayer. Gewerbetages ging dahin, daß sich dieser im Interesse des Handwerks für die Errichtung eigener Handwerkskammern aussprach. Die bisherige Organisation der Teilung (Handelskammer Gewerbekammer) wurde bis auf weiteres beibehalten, um auch den zum Handwerk nicht gehörigen Gewerbezweigen (wie Gastwirten, Krämern u. dgl.) eine Vertretung zu gewähren. Die Gewerbekreise erblickten ihre berufene Vertretung nunmehr in der Handwerkskammer. Die neuen Handelskammern sollten in Zukunft die berufene Vertretung von Industrie, Großhandel und Kleinhandel werden; schon 1890 [111] war das aktive Wahlrecht zur Kammer von der Eintragung ins Handelsregister abhängig gemacht worden. Nach der endgültigen Fassung der Verordnung vom 25. Februar 1908 verschwand die „Handels- bezw. Gewerbekammer". Die Handwerkskammer und die Industrie- und Handelskammer — je als selbständige Institution — bildeten von jetzt ab die Interessenvertretungen der betreffenden Erwerbsstände.

Der wirtschaftliche Aufstieg Regensburgs setzte sich in den Jahren nach 1880 fort; von großer Bedeutung hiefür war die Erhaltung des Friedens in Europa. Günstig waren besonders die Jahre 1895—1899 und 1903—1907. Der Absatz wurde umfangreicher und die Gewinne höher. Die früher öfter geäußerten Klagen über schleppenden Geschäftsgang, gedrückte Preise und „Überproduktion" traten nur mehr in seltenen Fällen auf. Die zunehmende Bautätigkeit und der steigende Konsum taten das ihrige dazu. Der fortschreitenden Entwicklung der gesamten Wirtschaft war es deshalb auch zuzuschreiben, daß die vorhandenen Arbeitskräfte volle Beschäftigung fanden. Die zunehmende Spartätigkeit [112] ermöglichte eine Erweiterung des Kredits, der der Wirtschaft die nötigen Mittel zur Verfügung stellte.

Dieser wirtschaftliche Aufschwung fand in Regensburg einen sichtlichen Ausdruck in der Errichtung einer großen Anzahl neuer industrieller und kommerzieller Unternehmungen, welche für den Wohlstand der Bevölkerung der Stadt von großer Bedeutung waren. In erster Linie ist hier die Betriebseröffnung der Bayerischen Zucker-

110. Durch § 103 dieses Gesetzes.
111. Nach der Verordnung vom 1. Januar 1890.
112. Siehe unten Seite 83/84 ff.

fabrik in Regensburg zu nennen, dann die Vergrößerung und Erweiterung der Kalk- und Zementindustrie und die Einführung der Industrie für landwirtschaftliche Maschinen.

Um die Jahrhundertwende stellte sich eine kurze Stockung ein, die allerdings nur eine Episode im Rahmen der wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung darstellte und keinen ernstlich störenden Einfluß auf die Volkswirtschaft ausübte.

Die Kartell -und Syndikatsbildungen zu Beginn des neuen Jahrhunderts trat auch im Wirtschaftsleben Regensburgs in Erscheinung: die Verkaufsvereinigung der bayerischen Kalkwerke erwählte Regensburg zum Sitz ihrer Organisationszentrale.

Die aus den Zusammenschlüssen verschiedentlich hervorgegangenen (künstlichen) Preissteigerungen mächtiger Unternehmerverbände, welche in dem bestehenden Schutzzollsystem noch eine Unterstützung fanden, erregten auch die Besorgnis der Regensburger Handels- und Gewerbekammer.[113] Dies machte sich besonders um die Mitte des 1. Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts bemerkbar, als die allgemeinen Kreditverhältnisse bei Ausbruch des russisch-japanischen Krieges sich schwieriger gestalteten und als auch der Absatz nach dem Auslande gefährdet wurde. Der Getreidegroßhandel wurde hiervon am stärksten in Mitleidenschaft gezogen.[114] Das Bestreben, die alten Zollsätze noch vor Eintritt der neuen Zollverhältnisse auszunützen, verursachte im Jahre 1905 und in den ersten Jahren der folgenden Zeit eine intensive Tätigkeit, die zu einer bis dahin noch nicht dagewesenen Hochkonjunktur führte.[115] Doch kam auch mit dieser günstigen Entwicklung eine unangenehme Begleiterscheinung in Form von einsetzenden Preissteigerungen und der damit aufkommenden Streiks der Bauarbeiter, Bergarbeiter u. a. m. (wegen Lohnforderungen); dies erschien umso ungerechtfertigter, als die meisten Löhne die deutliche Tendenz zeigten, in die Höhe zu gehen. Zum Teil wirkte sich aber bei diesen Lohnkämpfen bereits starke politische Beeinflussung von sozialistischer Seite aus.[116]

Die in früheren Jahren manchmal ausgesprochenen Vermutungen, daß das Abbauen der Zollmauern einen Rückschlag in der Volkswirtschaft bringen würde,[117] hatten sich glücklicherweise für das Wirtschaftsleben Regensburgs — wie im allgemeinen — als

113. Bingold, a. a. O. Seite 183 ff.
114. Die besonderen Klagen dieses Erwerbszweiges im Jahre 1904 hatten noch eine spezielle Ursache in der ausgesprochenen Mißernte dieses Jahres.
115. Siehe Zahlen f. d. Regensburger Umschlagverkehr unten S. 88 ff.
116. Bingold, a. a. O. Seite 185.
117. Da die Zölle vielfach Schutzzölle waren, fürchtete man nach deren Aufhebung die starke Konkurrenz des Auslandes. Die deutsche Wirtschaft war aber bereits erstarkt und die Industrie mit der des Auslandes konkurrenzfähig.

unbegründet erwiesen. Die zunehmende starke Beschäftigung von Industrie und Handel war aber nicht nur auf die wirtschaftlichen Wechselbeziehungen mit dem Auslande zurückzuführen, sondern in hohem Maße auch auf die zunehmende Aufnahmefähigkeit des Inlandmarktes.

Alljährlich wies die Regensburger Handelskammer auf die Notwendigkeit der Erbauung einer Hafenanlage und deren Bedeutung für den Platz Regensburg hin, bis sie endlich im Jahre 1906 einen Erfolg verzeichnen konnte.[118] Auch bei der Lösung sonstiger wichtiger wirtschaftlicher Fragen wirkte die Handels- und Gewerbekammer verdienstvoll mit. Besonders genannt seien ihre Gutachten über neue Gesetzentwürfe, ihr Eintreten für Verkehrsfortschritte, ihr Kampf gegen alle Handel und Industrie schädigenden Einflüsse, ihre vermittelnde Teilnahme an der Schlichtung von Differenzen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern u. a. m.[119]

Die günstige Konjunktur, in deren Zeichen das deutsche Wirtschaftsleben um die Jahrhundertwende stand, hielt bis zu Beginn des Weltkrieges von 1914 an. Wenn auch zeitweise Rückschläge und Depressionen innerhalb verschiedener Erwerbszweige auftraten, so blieb doch die allgemeine Tendenz die einer ansteigenden Konjunktur. Zu Beginn des Jahres 1909 zeigte sich in Regensburg und in der Oberpfalz eine Auswirkung der Lähmung des vorausgegangenen schlechten Jahres (1908).[120] Bereits in der zweiten Hälfte des Jahres aber trat wieder eine deutliche Wendung zum Besseren ein und bei den meisten Industrien wurde eine Erhöhung des Umsatzes konstatiert. Auch die Senkung des Reichsbankdiskonts mochte hierzu teilweise beigetragen haben; war dieser noch zu Beginn des Jahres 4%, so wurde er bereits im Februar auf 3,5% gesenkt. Die Fortentwicklung hielt auch in den Jahren 1910, 1911 und 1912 in günstiger Weise an. Die Bauarbeiteraussperrung vom Frühjahr 1910 hatten die betroffenen Erwerbszweige in Regensburg sehr bald überwunden.

Mit der Zunahme der Organisation der Kompliziertheit des Wirtschaftslebens wurde auch die Tätigkeit der Regensburger Industrie- und Handelskammer vielseitiger.[121] Sie nahm an dem Kampfe um die deutsche Handels- und Zollpolitik mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln teil und war eine eifrige Verfechterin der freihändlerischen Richtung. Sie trat für Handelsverträge mit dem Auslande befürwortend ein und nahm gegen die schutzzöllnerisch agrarische Richtung im Interesse von Handel und Industrie den Kampf auf.

118. Siehe die Entwicklung und Erbauung des Hafens unten S. 91.
119. Bingold, a. a. O. Seite 185.
120. Schlechte Ernte dieses Jahres, Niederwasserstand der Donau und dadurch geminderter Schiffsverkehr, schlechte Ernten der Donau-(Balkan-)Staaten.
121. Bingold, a. a. O. Seite 220 ff.

2. Das Handwerk und Gewerbe.

Von neuem blühte seit 1870 das Handwerk Regensburgs auf,[122] als der zunehmende Verkehr neue Erwerbsmöglichkeiten in die Stadt brachte.

Der Verwaltungsbericht von 1869[123] läßt bereits ersehen, daß „die neue vorzügliche Gewerbegesetzgebung von 1868" (Gewerbefreiheit) die Gewerbeanmeldungen beträchtlich erhöht hatte. Am Schlusse des Jahres 1869 waren in Regensburg 2 167 Gewerbe angemeldet; 25 Fabriken waren in Betrieb; „36 Etablissements ließen mit Dampf arbeiten".

Immer mehr gewöhnte sich das gewerbetreibende Publikum in Regensburg an die Gewerbefreiheit, und 1870 hatte sich dieselbe schon so eingelebt, daß „eine Rückkehr zu den früheren Zuständen der allgemeinen Konzessionspflichtigkeit von den wenigsten mehr gewünscht wurde".[124] „Sie war selbstverständlich zur Unmöglichkeit geworden". Gleichwohl gab es aber immerhin eine Anzahl Besitzer von realen Rechten, welche auf ihre Rechte nicht verzichteten sondern dieselben fortwährend noch „ruhend versteuerten".

Das Handwerk war in Regensburg vor allem in den Gewerben entwickelt, die Rohstoffe aus der nächsten Umgebung, d. s. landwirtschaftliche Produkte und Holz, verarbeiteten.

Bedeutende Handels- und Erwerbszweige, die zugleich typisch waren für das Gewerbeleben der Stadt[125] waren folgende:

An erster Stelle wäre das Braugewerbe zu nennen,[126] dem zahlreiche mittlere und kleinere Betriebe (Emslander, Kneitinger, Brandl, Hiltl u. a.) angehörten, deren Qualitätsbiere großen Zuspruch fanden.

Als eine Spezialität des Fleischergewerbes sind die überall bekannten „Regensburger Knackwürste" anzusehen, die von verschiedenen Betrieben nach allen Gauen Deutschlands und des umliegenden Auslandes versandt wurden.

Im Konditorei- und Feinbäckereigewerbe waren verschiedene Lebküchnereien zu finden, deren Erzeugnisse beliebt und verbreitet waren, wenn sie auch nicht die Berühmtheit der Nürnberger Lebkuchen erreichten; nebenbei wurden noch Keks und Teigwaren hergestellt.

Einige Wachsziehereien von Ruf, so vor allem Dunzinger

122. Frühere Blütezeiten des Regensburger Handwerks siehe oben S. 8, 9. 10 ff.
123. Verw. Bericht d. St. R. v. 1869 S. 13.
124. Verw. Bericht d. Stadt Regensburg v. 1870 Seite 11.
125. Über statistische Angaben für diese Aufführungen siehe nächsten Abschnitt: 3. die Industrie, Seite 61 ff.
126. Daneben die Brauindustrie (Regensburger Brauhaus, Jesuitenbrauerei, Bischofshoferbrauerei, Sternbrauerei) siehe unten Seite 63.

(Skiwachs) hatten ihr Domizil in Regensburg; ihre Erzeugnisse waren wegen der Qualität nicht nur in Bayern bekannt, sondern hatten auch im übrigen Deutschland und besonders im Rheinland einen guten Namen.

Das Holzgewerbe war in Regensburg von jeher bodenständig, besonders da am Ort selbst der Wert guter Schreinerarbeit stets geschätzt wurde.[127] Die Produkte der Holz- be- und verarbeitenden Regensburger kunstgewerblichen Werkstätten haben diesen einen guten Ruf verschafft. So wurde in der Herstellung und Lieferung von kompletten Einrichtungen für Schlösser, Villen, Kirchen u. a. Bedeutendes geleistet.

Im Zusammenhang damit wäre der Holzinstrumentenbau zu nennen, der auch in Regensburg zuhause war. Pianofortefabrikation (Weidig), Orgelbau, Saiteninstrumentenfabrikation, wie die Herstellung von Geigen, Zupfgeigen, Mandolinen und Gitarren sowie der Holz- und Blechblasinstrumentenbau waren die vorzüglichsten Zweige dieses Gewerbes, deren Produkte Anklang und Absatz fanden.

Zum Holzgewerbe gehören ferner noch das Drechsler- und Wagnergewerbe, das in Regensburg mit bedeutenden Werkstätten vertreten war. Aus dem Wagnergewerbe heraus entwickelte sich ein Spezialzweig dieser Branche: der Bau von Feuerwehrleitern und der hierzu gehörigen Geräte.

Zu den ältesten Gewerbezweigen in Regensburg zählt das Metallgewerbe. Aus kleinen Anfängen heraus haben sich angesehene Fabriken entwickelt, die sich mit ihren Eisen- und Metallgießereien, ihren Kupfer und Kesselschmieden besonders auf Maschinenbau für die Landwirtschaft und für Brauereien eingestellt haben. Zu besonderem Ansehen in ganz Deutschland kam die Glockengießerei (Hamm) Regensburgs.

Als weitere Spezialbranchen aus dem Metallgewerbe seien genannt: die Turmuhrfabrikation, Herstellung von Geldschränken, die Ausführung von Eisenkonstruktionen, von Kühlanlagen und Konditoreimaschinen. Die Kunstschlosserei ist ein seit Jahrhunderten in Regensburg bodenständiges Gewerbe; schmiedeeiserne Tore, Grabkreuze, Kunstschlösser u. dgl. sind die Erzeugnisse dieses Gewerbezweiges. Sie zeigten künstlerischen Geschmack und gediegenes fachliches Können. Auf hoher kunstgewerblicher Stufe standen auch die Gürtlerei-, Ziseleur- und Graveurbetriebe, deren Arbeiten im Inland und Ausland, besonders in Amerika und der Schweiz, Abnahme fanden. Auch die Zinngießerei, ein alter Zweig der Metallkunst, hatte in Regensburg mehrere Vertreter, deren getriebene Arbeiten — Technik war gepaart mit künstlerischem Empfinden —

127. Viele Erbstücke in zahlreichen Familien in wundervoller Ausführung aus früheren Jahrhunderten zeugen heute noch hiervon.

reichlich Anklang fanden. Das Goldschmiedehandwerk hat seit dem Mittelalter, wo es bereits eine künstlerische Höhe erreicht hatte, eine Pflegestätte in Regensburg. Die wohlhabende Bevölkerung der Stadt und der fürstliche Hof gaben ihm Gelegenheit, wertvolle Juwelierarbeiten zu liefern.

Das Baugewerbe der Vorkriegszeit stand in Regensburg auf einer erfreulichen Stufe. Es war eine Reihe angesehener Baugeschäfte vorhanden, die bei den umfangreichen Neubauten der zwei letzten Jahrzehnte vor 1914 in der Stadt und an deren Peripherie ein reiches Betätigungsfeld fanden. Das Stuckgewerbe, das damit in engstem Zusammenhang steht, zählte eine Anzahl tüchtiger Meister.

Das Installationsgewerbe, mit seinen Zweigen Gas-, Wasser- und Elektroinstallation, war in der Stadt zahlreich vertreten. Die einzelnen Meister verfügten über einen Stamm geschulter Monteure, die nicht nur bei der Privatkundschaft, sondern auch bei den Schiffswerften Arbeit fanden.

Ebenso hatte das Malergewerbe nicht nur bei Privatleuten sondern auch in den Hafenanlagen und Werften reiche Arbeitsgelegenheit. Es blühte daneben die Dekorationsmalerei und Innenausstattungskunst, und viele Säle, Restaurants u. dgl. zeugen von stark eigenpersönlicher Kunst.

Eine besondere Stellung nahm in Regensburg das Buchdrucker- und Buchbindergewerbe ein. Die Verlagsanstalten von Weltruf (Manz, Pustet, Habbel) brachten vor allem kirchliche, im Gottesdienst verwendete Werke (Meßbücher) heraus. Mit Rücksicht auf den besonderen Zweck wurde auf sorgfältigen Druck, auf dauerhaftes Papier und kostbaren Einband großer Wert gelegt.

Das Bekleidungsgewerbe deckte nicht nur den gewöhnlichen Bedarf der städtischen Bevölkerung, sondern es hatten die tüchtigsten Vertreter dieses Erwerbszweiges auch Gelegenheit, durch Maßarbeiten für den fürstlichen Hof sowie für die Mitglieder des Offizierscorps der in der Regensburger Garnison liegenden zwei Regimenter Proben ihres Könnens zu liefern.

Die Bedeutung Regensburgs als Hafenplatz brachte es mit sich, daß eine Anzahl Seilereibetriebe für Hanf- und Drahtseile (als Spezialität Schiffstaue) ihr Gewerbe in sehr einträglicher Weise ausüben konnten. Die Werkstätten waren maschinell gut eingerichtet und besaßen vor allem in den Schiffahrtsgesellschaften und Werften einen großen Abnehmerkreis.

Das Ledergewerbe hatte für einen bedeutenden Bedarf zu sorgen, der nicht nur in der Stadt, sondern der vor allem auch auf dem Lande — in der benachbarten Umgebung vorhanden war. Neben den Schuhmachern waren in der Stadt auch viele Sattler tätig,

die neben ihrem üblichen Aufgabenkreis besonders die Herstellung feiner Lederwaren pflegten.

Außer den bereits erwähnten Kunstgewerbetreibenden bestand in Regensburg noch ein besonderer Kreis von Kunstgewerblern, die vor allem bildende christliche Kunst pflegten. Zu ihnen gehörten einzelne Holz- und Steinbildhauer und das Atelier für Glasmalerei (Schneider), dessen Kirchenfenster in ganz Deutschland berühmt geworden sind.

3. Die Industrie (einschließlich der Städt. Werke).

Die industrielle Tätigkeit in der Stadt Regensburg während dieser Periode kann man als sehr bedeutend bezeichnen. So wurden in dieser Zeit große Buchdruckereien gegründet, eine Bleistiftfabrik, mehrere Maschinen- und Metallwarenfabriken, eine große Zuckerfabrik, eine Seifenfabrik, Möbelfabriken, Säge- und Hobelwerke, mehrere Schiffswerften, Sprit- und Oelraffinerien mit umfassenden Tankanlagen, eine Malzkaffeefabrik, große Bierbrauereien, Ziegeleien u.a.m., um nur vorweg summarisch die wichtigsten zu nennen.

Im Jahre 1869/70 beschäftigten das größte Arbeiterpersonal die Reparaturwerkstätte der Ostbahnen, die Bleistiftfabrik, die Zuckerfabrik, die Buchdruckereien, die Tabakfabrik, die Werfte und die Maschinenfabriken.[128] Nach einem Bericht des Kgl. Fabrikinspektors aus dem Jahre 1890,[129] der in diesem Jahre die 20 bedeutendsten Fabrikbetriebe inspizierte (und dabei übrigens keine Veranlassung zu einer Klage fand), waren in diesen Betrieben insgesamt 888 Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt, darunter 75 Jugendliche.[130]

Im Jahre 1908 fand eine Gewerbezählung statt, die uns einen interessanten Einblick in die bereits stark fortgeschrittene industrielle Entwicklung Regensburgs vermittelt.[131]

Die Zahl der Fabriken betrug im Jahre 1908 74. Wenn man gewerbliche Betriebe mit 1—5 Arbeitern als Kleinbetriebe, solche mit 6—50 Arbeitern als Mittelbetriebe und schließlich die Betriebe mit mehr als 50 Arbeitern als Großbetriebe bezeichnet, so erwiesen sich im Jahre 1908 in Regensburg

128. Verw. Ber. d. St. R. v. 1869/70 S. 13.
129. Verw. Ber. d. St. R. v. 1890, S. 20.
130. Im Jahre 1900 berichtete die Gewerbeinspektion (Verw. Ber. d. St. R. v. 1900, S. 53); daß in keinem Betrieb mehr eine Verlängerung der Arbeitszeit eingetreten sei, in einigen aber wieder eine Verkürzung auf 9 Stunden; in einer Buchdruckerei wurde die Arbeitszeit für die Setzer an Setzmaschinen auf 7 Stunden täglich reduziert.
131. A. d. St. R. Nr. 112 (1—6)/F. 961.

als Kleinbetriebe 826, d. i. 77,78% aller Betriebe,
„ Mittelbetriebe 202, d. i. 19,12% „ „
„ Großbetriebe 34, d. i. 3,20% „ „

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich noch ein erhebliches Übergewicht des Kleinbetriebes. Ein ganz anderes Bild aber zeigt sich im selben Jahr, wenn man in der Übersicht statt der Zahl der Betriebe die Zahl der darin beschäftigten Arbeiter zusammenstellt.

Es beschäftigten:
die Kleinbetriebe 1978 Gehilfen, d. i. 21,70% aller Arbeiter
„ Mittelbetriebe 2650 „ „ 29,07% „ „
„ Großbetriebe 4487 „ „ 49,23% „ „

Obwohl also die Großbetriebe nur einen geringen Prozentsatz aller Betriebe überhaupt ausmachten (3,20%), so beschäftigten sie doch nahezu die Hälfte aller Arbeiter; die Groß- und Mittelbetriebe zusammen, die kaum ein Fünftel aller Betriebe ausmachten, beschäftigten fast vier Fünftel aller Arbeiter.

Bis zum Jahre 1910 trat in diesen Zahlen eine Veränderung ein, die auf eine Zunahme der Kleinbetriebe und vor allem der Mittelbetriebe schließen ließ. Die Industrialisierung hatte zuerst raschere Fortschritte gemacht und nun zeigte sich auch ein langsames Folgen des Handwerks und des mittleren Gewerbes. Denn die Industrie rief ihrerseits neues Handwerk (Reparatur) hervor und gab dem bestehenden mehr Beschäftigung.

Es waren im Jahre 1910 vorhanden:[132]
Kleinbetriebe 1003 d. i. 76,98% aller Betriebe,
Mittelbetriebe 270 d. i. 20,72% „ „ „
Großbetriebe 30 d. i. 2,30% „ „ „

Legen wir auch hier wieder zum Vergleich die Zahl der beschäftigten Arbeiter in den einzelnen Betrieben zu Grunde, so bekommen wir folgendes Bild: es beschäftigten im Jahre 1910 die

Kleinbetriebe 2255 Gehilfen, d. i. 23,92% aller Arbeiter,
Mittelbetriebe 3453 „ „ 36,65% „ „ „
Großbetriebe 3719 „ „ 39,43% „ „ .

Dabei war eine absolute Zunahme aller beschäftigten Arbeiter von 9115 auf 9427 von 1908—1910 zu verzeichnen.

Das Jahr 1910 bedeutete in der Entwicklungsperiode Regensburgs in der Vorkriegszeit einen sichtbaren Höhepunkt, der sich auch in der Oberpfälzischen Kreisausstellung für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft zeigte. Diese hatte in Regensburg dem Jahre 1910 ein eigenartiges Gepräge verliehen. Der Schluß der Aus-

132. Verw. Ber. d. St. R. v. 1910.

stellung war zugleich mit der Jahrhundertfeier der Wiedervereinigung Regensburgs mit Bayern (1810/1910)[133] verbunden. Schon seit dem Jahre 1885 machten sich im Gewerbeverein Regensburg Bestrebungen zur Abhaltung einer Kreisausstellung geltend, welche dann im Jahre 1910 zustande kam.

Die Stadt war an der Ausstellung beteiligt mit einer Schulausstellung, Verwaltungsausstellung (Schlachthof, Städt. Schifferschule, Städt. Untersuchungsanstalt, Straßen- und Stadterweiterung, Wasserverkehr, Güterverkehr, Eisenbahnverkehr, Städt. Gärtnerei, Gas- und Wasserwerk, Stiftungswesen), und einer Ausstellung des Tiefbauamtes.[134]

Einer der bedeutendsten Zweige der Industrie Regensburgs war die Brauindustrie, die sich aus einem der ältesten bayerischen Gewerbe, der Biersiederei, entwickelt hat. Auch in der hier behandelten Periode des Regensburger Wirtschaftslebens bestand dieser Erwerbszweig, wie oben bereits erwähnt,[135] als Gewerbe in Mittel- und Kleinbetrieben fort. Von 1900 ab bis vor den Krieg von 1914 ging allerdings dauernd die Bierproduktion[136] wie der Bierkonsum zurück, was auf verschiedene Ursachen zurückzuführen war. Die aufkommende Sportbewegung, eine Konsumverschiebung vom Bier zum Wein (zunehmender Wohlstand) und Mineralwasser sowie verschiedene imponderable Momente der Geschmacksveränderung, besonders die erhöhte Spartätigkeit,[137] mochten den Hauptanteil hieran haben. Die folgende Tabelle gibt darüber Aufschluß:

Bierproduktion der Regensburger Brauereien im

Jahr	Bier in hl.
1880	315 050
1890	336 600
1900	459 455
1910	261 395
1914	259 425.

133. Die Jahrhundertfeier der Wiedervereinigung Regensburgs mit Bayern und der am 26. Sept. 1810 vollzogenen Erhebung der Stadt zur Hauptstadt des Regenkreises, fand am Montag, den 26. September 1910 statt.

134. Die Bauanlagen wurden im Stadtpark errichtet, anschließend an die Anlagen Unter den Linden. Gebaut wurde die große Haupthalle I, mit 2914 qm Ges.-Bodenfläche, die Haupthalle II mit 576 qm Grundfläche, die Halle III (Maschinenhalle) mit 615 qm Grundfläche, die Verbindungshalle der Haupthalle mit Halle II, mit der Kunsthalle und mit dem ehem. Wirtschaftsgebäude der Schießstätte, insgesamt mit einer Grundfläche von 369 qm, die Verbindungshalle zwischen Halle II und III mit 101 qm Grundfläche, die Forst- und Landwirtschaftshalle mit 630,5 qm Grundfläche, das Restaurant mit 938 qm und der Musikpavillon mit 53 qm Grundfläche.

135. Siehe oben S. 58. 136. Verw. Ber. d. St. R. v. 1910. 137. Wie unten S. 79.

Eine der führenden und ältesten Brauereien Regensburgs war die Brauerei Bischofshof.[138] Im Jahre 1811, nachdem nach der Säkularisation Regensburg an Bayern gekommen war, wurden die Gebäulichkeiten des Bischofshofes einschließlich der Bierbrauerei zu einem ganz geringen Preis an Private versteigert. Der Bischof von Regensburg erwarb 1852 den Besitz wieder für die Knabenseminarstiftung der Diözese Regensburg. Die Rente der Brauerei fand Verwendung zum Unterhalte der Zöglinge des Knabenseminars. In den Jahren 1908—1910 wurde unter Bischof Antonius v. Henle der Betrieb der Brauerei wegen der unmittelbaren Nähe des Domes in den westlichen Stadtteil, an die Dechbettenerstraße verlegt. Die Brauereianlagen der neuen Produktionsstätte sind berechnet auf einen Bierausstoß von 50 000 hl und wurden nach den neuesten Errungenschaften der Technik eingerichtet; in ihrer Gesamtheit stellen sie einen Musterbetrieb ihres Faches dar. Zahlreiche Gastwirte der Stadt sowie der näheren und weiteren Umgebung Regensburgs bildeten den Abnehmerkreis der Brauerei und wurden zum Teil auch von dieser finanziert.[139]

Die Tabakfabrikation. Sie zählt zu den ältesten Großgewerbebranchen der Stadt. Im Jahre 1894 waren 8 Tabakfabrikationsbetriebe in Regensburg.[140] Die bedeutendste Unternehmung dieser Art waren die Tabakfabriken der Fa. Gebr. Bernard, Schnupftabakfabrik Regensburg. Sie war über 100 Jahre in Regensburg ansäßig.[141] Die Fabrik selbst bildete die größte der Schnupftabakbranche und konnte auf ein selten hohes Alter zurückblicken.[142] Die Fabrik besaß 6 Zweigniederlassungen in Bayern, Hessen und Baden, in denen Schnupftabak, Kautabak und Zigarren hergestellt wurden. Die Regensburger Fabrik brachte als Spezialität den bayerischen Schnupftabak Geriebener Brasil unter dem volkstüm-

138. Diese wurde bereits im Jahre 1648 von Fürstbischof Wilhelm Graf von Wartenberg im östlichen Teil des Bischofhofes errichtet.

139. Diese Art der Absatzsicherung stellt überhaupt eine spezifische Eigenschaft dieses Großgewerbes dar.

140. A. d. St. R. Nr. 9 F. 765; aus einem Bericht der Stadt Regensburg an das Bayer. Statist. Landesamt; Gesamtproduktion des Jahres 1893: 3827 Ztr. Schnupftabak; die Fa. Gebr. Bernard beschäftigte allein schon 125 Arbeitskräfte.

141. Seit dem 7. Juli 1812; und hatte ihren Betrieb im historisch interessanten Haus der Zandt, einem alten Patrizierpalast, zu dem später noch das alte Neufferhaus hinzuerworben wurde.

142. Die erste Niederlassung wurde von einem unter Ludwig XIV. aus Frankreich geflüchteten Hugenotten, namens Bernard, im Jahre 1687 in Frankfurt/Main gegründet und im Jahre 1733 von den Gebrüdern Bernard nach Offenbach/Main verlegt, von wo aus im Jahre 1812 die Regensburger Zweigniederlassung gegründet wurde. Im Jahre 1923 wurde die Gesamtfirma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und der Sitz nach Regensburg verlegt. (Deutschlands Städtebau, a. a. O. S. 107).

lichen Namen „Schmalzlerfranzl“ heraus, der in vielen Hunderten von Millionen seiner originellen Packungen Eingang in ganz Deutschland und auf dem Weltmarkt gefunden hatte. Die Regensburger Betriebe beschäftigten ungefähr 350 Arbeiter und Angestellte; rund 250 PS mechanischer Kraft dienten dem Antrieb der großen maschinellen Anlagen.

Die Ziegel- und Tonindustrie. Das Tonwerk Prüfening, Mayer und Reinhard, Braunkohlengrube Friedrichszeche, war einer der bedeutendsten Vertreter dieser Branche. Das Werk lag im Weichbild der Stadt, an der Bahnlinie Regensburg-Nürnberg. Seine Anfänge gehen auf das Jahr 1898 zurück. 1906 fand der große Ausbau und die Erweiterung statt sowie die Einstellung der Fabrikation auf dünnwandige und poröse Steine aller Art als Spezialität. Das Werk stellte in großem Umfange Hourdis her, d. s. dünnwandige Hohlziegel für Deckenkonstruktionen und fand damit einen guten Absatz in ganz Deutschland. Ein weiteres Spezialprodukt des Werkes stellte der poröse Lochstein in verschiedenen Abmessungen dar.[143] Die Ausstattung mit modernsten Kraft-, Aufbereitungs- und Arbeitsmaschinen ermöglichten es dem Werk, im Verein mit dem vorzüglichen Rohmaterial und den umfangreichen Transportanlagen, seine Produkte in rationellster Weise herzustellen; diese haben auch dann allenthalben auf dem deutschen Baumarkt Eingang gefunden. Über 100 Arbeiter und Angestellte wurden im Sommer- und Winterbetrieb beschäftigt und eine eigene Betriebskrankenkasse, die sich seit Jahren bewährte, sorgte für Unterstützung der Arbeitnehmer in Krankheitsfällen.

Die Kalkindustrie. In der Station Walhallastraße (Rbg.-Nord) der Bahnlinie Regensburg-Berlin liegt ein zur Donau streichender Jurahöhenrücken, welcher hochprozentigen Kalkstein führt; in den meisten Lagen erreicht dieser einen Kalkgehalt von 98—99%. Die günstige Struktur des Steines dieser Lager, seine vorzügliche Reinheit, die ausgezeichnete Lage des Fördergebietes an der Bahnlinie wie an der Donau, mit einem weiten Hinterland für den Achsverkehr, ließen die Gegend besonders günstig für die Gründung einer ausgedehnten Kalkindustrie erscheinen; dies umsomehr als die Möglichkeit vorhanden war, die Steinbrüche in engste Ver-

143. Die Gewinnung erfolgte durch Beimischung der in eigener Grube Friedrichszeche geförderten Braunkohle zum Tonmaterial; dadurch wurde die besondere Leichtigkeit, Porösität und die damit verbundene Isolierfähigkeit erreicht; sie wurden allgemein den auf dem Baumarkt erschienenen Ersatzprodukten aus Kies- und Schlackenbeton vorgezogen. Auch durch seine Druckfestigkeit (135 kg per qcm) war das Mateiral den Ersatzprodukten überlegen und eignete sich besonders zur Ausmauerung von Eisenbetonkonstrukitonen und überall dort, wo auf leichtes Mauerwerk Wert gelegt werden mußte.

bindung mit den zu schaffenden Fabrikanlagen zu bringen und Bedenken über die Erzielung eines bedeutenden Absatzes nicht berechtigt gewesen wären, da die bevorzugte geographische Lage die Lieferung der erzeugten Produkte mit geringen Frachtspesen in weite, äußerst aufnahmefähige Gebiete sicherte.[144] In Ansehung dieser gegebenen, ausgezeichneten Bedingungen entstanden die Kalkwerke an der Walhallastraße, deren ältestes (D. Funk'sche Erbengemeinschaft) anfangs der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts errichtet wurde. 1877 folgte dann die Gründung des Kalkwerkes J. Micheler, der 1897 die des Kalkwerkes A. Büchl folgte. Die Betriebe der drei Kalkwerke wurden von den Inhabern zwar selbständig geführt, sie haben sich aber zum Verkauf ihrer Produkte jeder Art seit dem 1. Januar 1911 zu einer Verkaufsstelle der Walhalla-Kalkwerke G.m.b.H. mit dem Sitz in Regensburg zusammengeschlossen. Der Walhallakalk wird vorzüglich zu Bauzwecken verwendet; er findet aber auch für chemische Zwecke eine vielseitige Verwendung und auch die Landwirtschaft bediente sich seiner in letzter Zeit in zunehmendem Maße als Düngemittel.

Die Papierindustrie. Die Gründung der Aktien-Papierfabrik Regensburg geht bis ins Jahr 1836 zurück. Der Gründer war der damalige Buchdruckereibesitzer und Buchhändler Friedrich Pustet, einer der ersten, der sich die damals neu erfundene Maschinenpapierfabrikation zunutze gemacht hatte. Die Produktionsstätte war von Anfang an in Alling bei Regensburg.[145] Nach einem sehr wechselvollen Schicksal der Fabrik — sie brannte verschiedentlich ab — wurde sie 1871 aus Familiengründen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. In der Zwischenzeit hatte sich die deutsche Industrie im Maschinenbau von England unabhängig gemacht und so wurden die alten englischen Maschinen durch deutsche ersetzt. 1873 war die Fabrik wieder betriebsfertig und konnte sich eine Reihe von Jahren eines sehr guten Absatzes ihrer Produkte erfreuen. Dann kam für die Papierindustrie eine große Krisis, als durch die Gründung vieler neuer Papierfabriken mit ungleich größeren Produktionen und neuem technischen Verfahren der Preis der Produkte stark gedrückt wurde. So wurde auch die Leistungsfähigkeit der Regensburger Fabrik in Frage gestellt. 1898 trat die Gesellschaft in Liquidation, die jedoch zu keinem Abschluß geführt wurde; nach dem Tode des damaligen Leiters, Klemens Pustet, beschlossen die Aktionäre um der Arbeiter willen,

144. Deutschlands Städtebau; a. a. O. S. 106.

145. Der Standort, Alling bei Regensburg, war günstig gewählt und zeugte vom Weitblick des Gründers. Neben der günstigen und billigen Wasserkraft (der Laaber, einem Nebenfluß der Donau) war die Anlage mitten im Rohstoffgebiet gelegen, nämlich im waldreichsten Gebiet der nächsten Umgebung Regensburgs.

deren Existenz durch die Aufgabe des Betriebes gefährdet gewesen wäre, die Fabrik weiter zu führen. Im Jahre 1910 wurde das Werk einer neuen Leitung unterstellt, die es neu ausbaute und modern einrichtete; bedeutende Umbauten sowie die Aufstellung neuer Maschinen wurden vorgenommen und brachten der Fabrik eine wesentliche Steigerung der Produktion; so entwickelte sich weiterhin die Jahre vor 1914 ein reger, erfolgreicher Betrieb.[146]

Die Zuckerindustrie. Die „Regensburger Zuckerfabrik" wurde im Jahre 1899 unter der Firma Bayer. Zuckerfabrik A.G. mit besonderer finanzieller Beteiligung des Fürsten von Thurn und Taxis gegründet. Sie war ursprünglich für eine Verarbeitung von 10 000 Ztr. Rüben innerhalb 24 Stunden eingerichtet, ihre Leistungsfähigkeit wurde aber dann allmählich erhöht und betrug seit der Übernahme durch die Zuckerfabrik Frankenthal und dem damit erfolgten vollkommenen Umbau rund 22 000 Ztr. in 24 Stunden. Die Zuckerfabrik galt als eine der modernst eingerichteten Zuckerfabriken Deutschlands. In der Hauptbetriebszeit (der Campagne im Herbst) betrug die tägliche Zufahrt an Zuckerrüben etwa 90 Eisenbahnwaggons, daneben war die Entladung von durchschnittlich 25 Waggons zugekauften Rohzuckers und die Beladung von rund 10 Waggons Verbrauchszucker zu erledigen.[147] Der Zuckerrübenbau hat wie überall, so auch im Regensburgischen Gebiet in erster Linie zur Förderung der Landwirtschaft und der heimischen agrarischen Produktion beigetragen.[148] Die Entwicklung des Rübenbaues im Lieferungsgebiet der Regensburger Fabrik zeigt folgendes Bild:[149] Das Fertigfabrikat der Fabrik war ein erstklassiges und war im Absatz durchwegs gefragt. Von 19 290 Ztr. Verbrauchszucker des

Jahr	Tagwerk	Jahr	Tagwerk
1899	1 581	1907	4 300
1900	2 171	1908	3 000
1901	3 239	1909	3 589
02	4 134	10	4 450
03	2 074	11	4 966
04	2 375	12	5 689
05	3 000	13	6 020
06	4 200	14	6 300

146. Am 1. August 1915 kamen sämtliche Aktien in den Besitz der Gesellschaft der Papierfabrik Unterkochen G. m. b. H. in Württemberg.

147. Die Entladung der Zuckerrüben geschah größtenteils durch die Elfa-Anlage, die in selbsttätiger Weise durch einen Wasserstrahl mit 6 Atm. Druck einen Eisenbahnwaggon innerhalb der Zeit von etwa 5 Minuten ausschwemmte.

148. Nähere Ausführungen hierüber würden den Rahmen dieser Arbeit sprengen; allgemein anerkannt ist, daß der Zuckerrübenbau auf den Landwirt erzieherisch eingewirkt hat.

ersten Jahres 1899/1900 stieg die Produktion der letzten Jahre auf rund 555 000 Ztr. Das Absatzgebiet war in erster Linie Bayern, weiterhin trat aber auch das Ausland als Käufer auf, die Schweiz und Österreich. Auf die sozialpolitische Betätigung der Fabrik wird unten an gegebener Stelle noch eingegangen.[150]

Zur Hauptbetriebszeit beschäftigte die Fabrik ungefähr 600 Arbeiter, während dauernd etwa 200 Arbeiter und 70 Angestellte ihr Brot finden. Da gerade in den Spätherbst und in die Wintermonate die Hauptbetriebszeit fällt und der größte Teil an benötigten Arbeitskräften in dieser Zeit zur Einstellung kommt, ist das Bestehen der Fabrik für Regensburg hinsichtlich der gegebenen Arbeitsgelegenheit von großer Bedeutung und bildet einen nicht unwesentlichen Faktor im Erwerbsleben der Stadt.

Die Mineralölindustrie. Eines der bedeutendsten Unternehmen dieser Branche war die „Mineralölwerke Rhenania A.G. Regensburg." Die Gründung geht auf die Ende 1913 errichtete „Benzinwerke Regensburg G.m.b.H." zurück.[151] Der Deterding-Konzern hatte 1913 in Regensburg das Mineralölwerk geschaffen, einerseits aus der Erkenntnis der großen Bedeutung der Donauwasserstraße für die Versorgung des deutschen Marktes heraus und andererseits in Anbetracht der Notwendigkeit, das von der rumänischen Tochtergesellschaft des Konzerns, der Astra Romana, gewonnene Rohbenzin auf möglichst zweckmäßige und rationelle Weise dem deutschen Absatzgebiet zuzuführen. Das Werk wurde am Regensburger Petroleumhafen angelegt und stellte ohne Zweifel den vollendeten Typ einer Anlage zur Verarbeitung des Rohbenzins dar. Im Juni 1913 wurde mit dem Bau der Anlage begonnen und Ende Dezember des gleichen Jahres war die Anlage bereits betriebsfertig. Am 1. Januar 1914 verließ bereits die erste Ladung Fertigfabrikat die Betriebsanlage. Diese Schöpfung stellte eine wirkliche Rekordleistung dar.[152] Das Gebiet des Regensburger Werkes umfaßte ungefähr 17 000 qm Grundfläche..[153]

Die Eisen- und Maschinenbauindustrie. Auch dieser Zweig der Industrie hat in Regensburg ganz ansehnliche Betriebe entwickelt. Ein bedeutendes Unternehmen dieser Art war die

149. Verw. Ber. d. St. R. V. 1900 S. 99.
150. Siehe unten Seite 117;
151. Diese Firma wurde 1920 von der Stammgesellschaft, den Mineralölwerken Rhenania A.G. Düsseldorf, die zum Deterding-Konzern (Shell-Gruppe) gehören, übernommen.
152. Die Pläne der Anlage stammten aus dem technischen Büro der. Bataafschen Petroleum Maatschappij im Haag, einer Tochtergesellschaft des Deterning-Konzerns.
153. Über ein Drittel der Grundfläche wurde von den Reservoiranlagen benötigt. Die Anlage bekam 5 große Tanks für Rohbenzin und Gasöl und 10 kleinere Tanks für rektifiziertes Benzin und Testware; ferner einen

Bayer. Maschinenfabrik J. J. Schlageter, Regensburg, deren Gründung bis ins Jahr 1863 zurückreicht. Ihre Lage war sehr vorteilhaft, nämlich an der Verzweigung der Bahnstrecken Regensburg-Nürnberg und Regensburg-Ingolstadt. Die Maschinenfabrik wurde mit den modernsten Einrichtungen ausgerüstet. Die hohe Qualität der Erzeugnisse — das Fabrikationsprogramm umfaßte sämtliche für die Ledererzeugung und -bearbeitung erforderlichen Maschinen — hat den Weltruf der Schlagetermaschinen begründet und zu deren Verbreitung in allen Kulturstaaten beigetragen.

Ein weiterer Betrieb dieser Branche war das Eisenwerk Mitterer. Auch dessen Gründung fällt in die Zeit der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts, auf das Jahr 1868. Das Hauptproduktionsgebiet dieses Unternehmens umfaßte die Herstellung von eisernen Brücken, Dachkonstruktionen, Lager- und Fabrikgebäuden, Bauständern, Fachwerksträgern u. a. Eine Spezialität des Werkes bildete die Herstellung von Eisengittermasten.

Einen der bedeutendsten Zweige dieser Branche stellt die Schiffbauindustrie (Werften) dar. Es sei auch hier wieder von den verschiedenen Betrieben (Ruthof, Hitzler, Übigau) nur einer genannt: Die Waggon- und Maschinenbau A.G. Görlitz, Abtlg. Schiffswerft Übigau, Betrieb Regensburg. Die Dresdener Schiffswerft dieses Unternehmens begann bereits in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts mit der Lieferung von Schiffsneubauten für die Donau. Eine andauernde und steigende Nachfrage nach den sich gut bewährenden Schiffsbauten veranlaßte das Hauptunternehmen zur Gründung einer eigenen Schiffswerft und Montagewerft in Regensburg, welche im Jahre 1913 erfolgte. Die rege Inanspruchnahme dieser Einrichtung wiederum bewirkte bald den vollkommenen Ausbau zur Werft mit der selbständigen Herstellung von Schiffskörpern und deren kompletten Ausrüstung. Bei der Anlage wurde besonderes Gewicht gelegt auf fabrikationsgemäße [154] Bewältigung des umfangreichen Materialtransportes innerhalb der Werftanlage.[155] Das Werftgebiet hatte eine Grundfläche von

Klärtank. An Gebäulichkeiten wurden aufgeführt: Das Destillationsgebäude, das Kesselhaus, das Raffinationsgebäude mit seinen verschiedenen Flügelbauten, das Benzinpumpenhaus, die Abfüllhalle, das Wasserpumpenhaus und verschiedene andere, kleinere technische Baulichkeiten. Ein besonders massives 2 stöckiges Gebäude enthält das zur Kontrolle des ganzen Betriebes dienende Laboratorium, außerdem das Büro der Betriebsleitung, einen Arbeiteraufenthaltsraum sowie modern eingerichtete Wasch- und Baderäume für die Arbeiterschaft. Ein 2 stöckiges Bürohaus nahm die Angestelltenschaft auf.

154. Ohne Umwege, dem Werdegang eines Schiffes entsprechend; gewissermaßen als Vorstufe zur Fließarbeit.

155. Die westlichen Hellinge waren hauptsächlich für die Erstellung von Neubauten bestimmt, während die östlichen Hellinge mit einem elektrischen Schiffsaufzug in der Hauptsache die Reparaturen zu bewältigen hatten.

44 500 qm, wovon 4060 qm bebaut waren, und eine Wasserfront mit einer Länge von 255 m.

Bau-Unternehmungen (Hoch- und Tiefbau). Auf diesem Gebiete war eine der ältesten und bedeutendsten Unternehmungen die Firma J. Riepl. Sie hat im Laufe des 20. Jahrhunderts alle Arten von Bauausführungen, insbesondere auch Hoch- und Eisenbetonbau in ihr Programm aufgenommen.[156] Das besondere Betätigungsgebiet des Unternehmens war: Be- und Entwässerungsanlagen für Städte und Industrien, Tank-, Kran- und sonstige Fundierungen, Neubauanlagen für Eisenbahnen mit Kunstbauten, Bahnumbauten und Unterhaltungsarbeiten, Kabellegungen, Wohnhausbauten, Eisenbetonbauten, Auswechselarbeiten u. dgl.

Die städtischen Werke. Eine namhafte Stellung nehmen die Städt. Werke im Rahmen der industriellen Produktion der Stadt ein. Es sind dies Betriebe, die vielfach von ihren Anfängen an schon im Besitz der öffentlichen Hand waren und gegen deren Besitz und Betrieb von öffentlich-corporativer Stelle aus auch von Vertretern einer liberalen Wirtschaftsführung nicht viel eingewendet wird; es handelt sich hier meistens um sog. lebenswichtige Betriebe (Wasser-, Gas-, Elektrizitäts-Werk, Schlachthof), wobei es im Interesse der Allgemeinheit gut ist, daß sie nicht von der Privatwirtschaft geführt werden, um keine schädliche Monopolstellung aufkommen zu lassen oder einen Konkurrenzkampf unter mehreren gleichen Unternehmungen auszulösen, bei dem vielleicht die Leidtragenden nur die Abnehmer sein würden.

Das städtische Wasserwerk. Die Versorgung der Stadt mit Frischwasser wurde in Regensburg seit alter Zeit von zwei Quellenleitungen besorgt, deren eine aus der Brunnenstube bei dem Dorfe Dechbetten, südwestlich der Stadt, stammte (erbaut um 1549/50) und die andere aus der Brunnenstube auf dem Eisbuckel, einer Höhe südlich der Stadt (erbaut um 1656), kam.[157] Die Ergiebigkeit der beiden Quellen war sehr wechselnd. Die Zahl der Abnehmer dieses Leitungswassers war gering. Noch im Jahre 1841 führten erst 22 Zweigleitungen in ebensoviele Privathäuser und außer diesen noch an 5 öffentliche Springbrunnen. Auch war der Wasserverlust innerhalb des Stadtbezirkes infolge Undichtigkeit der Bodenleitung sehr groß (bis zu 25%). Der größte Bedarf des Wassers wurde durch Pumpbrunnen gedeckt, die bis 1865 auf 1238 Stück angewachsen waren. Die Qualität des Wassers dieser Pumpbrunnen war vielfach

156. Sie erzog sich einen Stamm geschulter Facharbeiter und verfügte über die erforderlichen Maschinen und Geräte, wie Gleise, Mischmaschinen, Aufzüge, Motoren, Rammen, Zentrifugal- und Diaphragmepumpen, Bagger, Gerüste usw.

157. Pongratz, a. a. O. Seite 107;

sehr schlecht; „es war ihnen Stadtlauge zugeflossen“;[158] Die Anregungen zur Erbauung einer allgemeinen, einheitlichen Wasserversorgungsanstalt aus diesen Gründen gehen hauptsächlich auf das Jahr 1858 zurück, wo dieser Gedanke eingehend erwogen wurde. Man hatte 5 km von der Stadt entfernt[159] am linken Regenufer bei der Sallermühle entspringende Quellen, die nicht nur den Anforderungen an ein gesundes und gutes Trinkwasser entsprachen, sondern auch ein vorzügliches Wasser für gewerbliche Zwecke liefern konnten. So wurde ein entsprechendes Projekt von dem Zivilingenieurbüro Gruner u. Thiem in Dresden ausgearbeitet, den städtischen Kollegien im Dezember 1872 vorgelegt, von diesen angenommen und durch die Projektfirma ausgeführt. Die teilweise sehr schwierigen Bauarbeiten schritten rasch voran, sodaß das Werk am 1. Oktober 1875 bereits in Betrieb genommen werden konnte. Die Baukosten einschl. der Vorarbeiten betrugen ungefähr Mk. 3 000 000.—, zu deren Beschaffung eine Akt.-Ges. gegründet wurde, an welcher die Stadt mit der Hälfte der Aktien beteiligt war. Die Mittel hiefür wurden durch Aufnahme von Anlehen verschafft. Seit dem 1. Januar 1880 wurde das Unternehmen ganz von der Stadt übernommen, die es als Kommunalbetrieb weiterführte. Als das Werk 1875 vollständig in Betrieb genommen wurde, waren neben 40 öffentlichen Brunnen 274 Gebäude mit Privatzuleitungen versehen. Nach Wassermesser (also unter genauer Registrierung der verbrauchten Menge, dem heute allgemein gebräuchlichen System) bezogen ungefähr 45 gewerbliche Betriebe Wasser, alle übrigen jedoch auf „Diskretion“ (d. i. nach Pauschale). Die folgenden Angaben und Zahlen sollen die Weiterentwicklung des Werksbetriebes veranschaulichen.

Zu Ende des Jahres 1880 waren 823 Grundstücke „nach Aversum“[160] und 51 nach Wassermesser mit Wasser versehen (im gleichen Jahre eine Zunahme der Abonnenten um $4^1/_2\,\%$.[161] Im Jahre 1880 wurden an Wasserzinsen bezahlt:

nach Aversum Mk. 72 936.09
nach Messer Mk. 15 529.30; der Wasserverbrauch für dieses Jahr war 1 645 895 cbm. Der höchste Wasserzins pro Grundstück nach Aversum betrug Mk. 1 540.—; der niederste nach Aversum betrug Mk. 20.—.

Der höchste Wasserzins pro Grundstück nach Wassermesser war Mk. 4060.—; der niederste Mk. 30.—.

Im Jahre 1890 (zu Ende des Jahres) waren 1280 Wasser-

158. Pongratz, a. a. O. S. 107;
159. Heute zur Stadt gehörig; seit der Einverleibung der Vororte von 1924.
160. d. i. Pauschalentgelt.
161. Verw. Ber. d. St. R. v. 1880.

abonnenten nach Aversum vorhanden und 80 nach Wassermesser.[162]

An Wasserzinsen wurden in diesem Jahre bezahlt:
nach Aversum Mk. 114 342.50
nach Messer Mk. 25 327.16, zus. Mk. 139 669.66.

Der Wasserverbrauch dieses Jahres war 2 123 659 cbm bei einem durchschnittlichen Tagesverbrauch von 5821 cbm.

Am Schlusse des Jahres 1900[163] war die Gesamtanzahl der Wasserabnehmer 2077, dabei war die Zahl der Abnehmer nach Wassermesser auf 1169 gestiegen. An Wasserzinsen wurden in diesem Jahre eingenommen: zus. Mk. 141 758.23. Der Wasserverbrauch war 2 142 755 cbm, was einen durchschnittlichen Tagesverbrauch von 5873 cbm ergibt.

Zu Ende des Jahres 1910[164] war die Zahl der ans Rohrnetz angeschlossenen Anwesen 2477, davon bezogen 2211 ihr Wasser nach Messer, 256 nach Schätzung und 10 nach Eichung. Für die gelieferten Wassermengen sind in diesem Jahre bezahlt worden: zus. Mk. 243 087.78. Die verbrauchten Wassermengen beliefen sich auf 2 532 004 cbm, woraus sich ein durchschnittlicher Tagesverbrauch von 6937 cbm errechnet.

Auf den Kopf der Bevölkerung des Versorgungsgebietes trafen in den letzten Jahren (vor 1914) durchschnittlich täglich 140 l; zur Zeit des höchsten Verbrauches 200 l, während sich der geringste Verbrauch auf rund 100 l pro Kopf und Tag einstellte. Die Anschlüsse für Gebäude, Betriebe und Gartenanlagen erhöhten sich in diesen Jahren auf rund 3000. Zur kurzen Übersicht diene noch folgende Zusammenstellung:

Jahr	Abgabe an Wasser in	Einnahme in Mk.
1880	1 645 895	88 465.39
1890	2 123 659	139 669.66
1900	2 143 755	141 758.23
1910	2 532 004	243 087.78

Das städtische Gaswerk. Das seit 21. Dezember 1857 in Betrieb gewesene alte Gaswerk zu Regensburg[165] wurde bis 1. Juli 1897 von einer A.-G. betrieben und ging von diesem Tage an in den Besitz der Stadt über. Am 6. September 1888 wurde der von der Gesellschaft mit der Stadt 1856 abgeschlossene Vertrag,[166] der bis zum Jahre 1892 Gültigkeit gehabt hätte, um weitere 5 Jahre verlängert. Diese Prolongation wurde der Gesellschaft nur dadurch

162. Verw. Ber. d. St. R. v. 1890.
163. Verw. Ber. d. St. R. v. 1900.
164. Verw. Ber. d. St. R. v. 1910.
165. Siehe oben S. 29.
166. Siehe oben S. 29.

genehmigt, daß sie sich bereit erklärte, verschiedene ursprüngliche Rechte aufzugeben.[167]

Die Aktionäre der Gasfabrik beschlossen in der Generalversammlung vom 31. Mai 1897 den Verkauf des Werkes an die Stadtgemeinde nach dem Angebot der städt. Kollegien. Die Kaufsumme betrug Mk. 570 000.— wozu noch eine Entschädigung von 40 000.— für die vorhandenen Vorräte, sowie eine Abschlagszahlung von Mk. 130 000.— für die sofortige Übernahme kam, sodaß der Gesamtaufwand der Stadt sich auf Mk. 740 000.— bezifferte. Die Gasanstalt wurde am 1. Juli 1897 von der Stadt Regensburg übernommen und von dieser als Kommunalbetrieb weitergeführt. Die Gaspreise, die 1856 noch eine Höhe von 33,2 Pf. für den cbm aufwiesen, wurden in den folgenden Jahren wiederholt gesenkt.[168]

1875	kostete	ein	cbm	Leuchtgas	32,2	Pf.,	Motorengas	32,2	Pf.
1885	„	„	„	„	32,0	„	„	24,0	„
1887	„	„	„	„	26,0	„	„	24	„
1888	„	„	„	„	26	„	„	21	„
1891	„	„	„	„	26	„	„	18	„
1898	„	„	„	„	24	„	„	18	„
1906	„	„	„	„	22	„	„	18	„
1910—14	„	„	„	„	19	„	„	16	„

In den ersten Jahren nach der Übernahme des Werkes durch die Stadt schien die Rentabilität sehr zweifelhaft zu werden, hauptsächlich durch die Eröffnung des Elektrizitätswerkes (1900) als Konkurrenzbetrieb, dann aber auch durch die eingetretene Preiserhöhung der Kohlen im Januar 1900, verursacht durch verschiedene Streiks im böhmischen Kohlengebiet und anderer Kohlengruben. Doch erholte sich das Gaswerk schon im nächsten Jahr, der Gasabsatz nahm auch weiterhin in solchem Ausmaße zu, daß man bald an einen Neubau des Werkes außerhalb der Stadt denken mußte. Beim alten Werk war ein Eisenbahnanschluß nicht vorhanden, konnte auch nach der Lage des Platzes nicht ausgeführt werden. So wurde schon aus diesem Grunde[169] die Verlegung des Werkes bei einem Neubau nach einem anderen der Stadt gehörigen Grundstück, nämlich einem solchen im Osten Regensburgs gelegenen, beschlossen. Mit Beginn des Jahres 1910 stand das alte Werk

167. Z. B. das Recht, die Gaspreise ohne die Zustimmung des Stadtmagistrates zu erhöhen; außerdem ging die Gesellschaft die Verpflichtung ein, vom 1. Juli 1880 ab für jeden erzeugten cbm Gas an die Stadtkämmerei einen Pfennig zu entrichten.

168. Pongratz, a. a. O. S. 100 ff.

169. Ganz abgesehen davon, daß eine Vergrößerungsmöglichkeit nicht mehr vorhanden war.

mit seiner ganzen Leistungsfähigkeit[170] noch voll im Betrieb, während der im Jahre 1909 begonnene Neubau der zukünftigen Gasanstalt seiner Vollendung entgegenging. Das alte Werk konnte am 10. Mai 1910 außer Betrieb gesetzt werden.

Bei der Projektierung des neuen Werkes mußte vor allem berücksichtigt werden, daß die Fortschritte, die seit einer Reihe von Jahren die Gasindustrie auf ihren Abgabegebieten zu verzeichnen hatte — sowohl auf dem Gebiet der Beleuchtung als auch auf dem der Beheizung — allgemein ein bedeutendes Anwachsen des Gasverbrauches zur Folge hatten, obwohl auch daneben die elektrische Licht- und Kraftversorgung in ungeheurem Maße zugenommen hatte. Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen erstand das neue Werk als ein Betrieb, der auf weite Sicht imstande war, den Gasverbrauch einer stark wachsenden Stadt zu decken. Gegen Ende April war das neue Werk geprüft und am 3. Mai 1910 nachts 11 Uhr wurde ein Ofen (Nr. IV) erstmals mit Kohlen beschickt. Die Mindestleistung des neuen Werkes war auf 25 200 cbm Gasproduktion abgestellt und konnte bei Bedarf um ein bedeutendes erhöht werden. Die folgende Tabelle soll die Entwicklung der Gasproduktion kurz veranschaulichen:[171]

Jahr	Zahl der cbm. des	jährl. produz. Gases		
1880	41 391	1911	2 502 540
1890	1 203 290	1912	2 598 320
1900	1 248 560	1913	2 635 480
1910	2 400 860	1914	2 617 810

Die Anzahl der produzierten cbm Gas pro Jahr in langen Abständen zeigen zwar keine starke Zunahme der Produktion; hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß von 1900 ab der Kampf des Gaslichtes gegen das elektrische Licht einsetzte, also relativ eine viel stärkere Zunahme vorhanden war und eigentlich eine Behauptung der Produktionsziffern schon für die Rentabilität und wirtschaftliche Berechtigung sprechen.

Im Jahre 1880 war die Zahl der Gasabonnenten 600 mit 9614 Flammen; 1890 war ein Rückgang auf 8746 Flammen zu verzeichnen, wozu noch 628 Flammen der Straßenbeleuchtung kamen (zus. 9374 Fl.). Im Jahre 1900 war die Zahl der Gasabnehmer bereits auf 1208 mit rund 15 000 Fl. und 726 Straßenlaternen gestiegen und bis zum Jahre 1910 stieg die Zahl der Gasabonnenten auf 4342 mit 23 056 Fl. und am Ende des Jahres 1911 waren es 4978 mit 25 995 Flammen und 1200 Flammen (1024 Laternen) Straßenbeleuchtung.

170. Die Tagesproduktion war 8400 cbm Gas und außerdem die Produktion eines Koksgaswerks von 180 cbm stündlicher Leistung.

171. Zusammengestellt nach den Verw. Ber. d. St. R. v. 1880/90, 1900/10/11; A. d. St. R. Nr. 248 F. 874.

Das städtische Elektrizitätswerk. Im Februar des Jahres 1899 (8. 17.)[172] wurde zwischen der Stadt Regensburg und der Fa. Elektrizitäts-A.G. vorm. Schuckert und Co. in Nürnberg ein auf die Dauer von 50 Jahren gültiger Vertrag über die Erbauung und den Betrieb eines Elektrizitätswerkes abgeschlossen. Nach diesem bekam der Unternehmer für den Bau des Werkes von der Stadt Regensburg ein im Westen der Stadt gelegenes Grundstück von 7000 qm zur Verfügung gestellt und das Recht, die zur Lagerung von Kabeln geeigneten Straßen, Plätze und Brücken benützen zu dürfen. Zunächst kam auf dem genannten Grundstück die Anlage eines 46 m tiefen Brunnens zur Ausführung, der für die Beschaffung des Wassers für die aufzustellenden Dampfmaschinen dienen sollte; diese Arbeiten wurden anfangs April 1899 in Angriff genommen. Mit dem Bau des Maschinenhauses und der übrigen Nebenbauten wurde noch im gleichen Monat begonnen. Am 15. Februar 1900 konnte das neue Werk dem Betriebe übergeben werden. Der Projektierung nach diente es zur Abgabe von elektrischer Energie zu Licht-, Kraft- und Heizzwecken nach dem Dreileitersystem für Gleichstrom mit 2 mal 110 Volt Netzspannung. Für die Aufstellung von weiteren Dampfmaschinen und Dynamos waren die Räume im Plan hinreichend groß bemessen worden.[173]

Am 15. Oktober 1910 erfolgte der Anschluß des Werkes an die Bayer. Überlandzentrale Haidhof, die als bedeutender Stromlieferant für das Werk eintrat. Während der Jahre 1900/1901 wurde das Kabelnetz an 9 Punkten gespeist; bis zum Jahre 1911 wurde

172. A. d. St. R. Nr. 112, I—IV F. 961.

173. Bei Betriebseröffnung des Elektr. Werkes umfaßte die Dampfkraftanlage 5 Zweiflammrohrkessel mit einer Leistung von je 150/180 PS mit je einer Gleichstrom-Nebenschluß-Maschine von 120 KW Leistung. Im Septemtember dieses Jahres wurde noch eine Dampfmaschine mit 300/360 PS und 240 KW Leistung im Nebenanschluß aufgestellt. Ferner war vorhanden eine Akkumulatorenbatterie (mit 144 Elementen) mit 1296 Ampèrestunden Kapazität. Hiezu kam 1902 eine Batterie (mit 290 Elementen) mit 123 Ampèrestunden Kapazität. 1904 erfuhr die Stromerzeugungsanlage eine erhebliche Verstärkung durch 2 Lanzlokomobile von je 94/150 PS Leistung, welche zwei Dynamo mit je 100 KW bei 550 Volt durch Riemen gekuppelt betrieben. Gleichzeitig wurde ein Umformeraggregat aufgestellt mit einem Gleichstrom-Nebenschluß-Motor (220/250 V) von 107 PS und zwei Gleichstrom-Nebenschluß-Dynamos von je 268/365 Volt bei 32 KW Leistung. 1906 kam hinzu: eine Kompoundmaschine (300/360 PS) in dir. Kupplung mit einem G.-Strom-Nebenschlußdynamo von 220/300 V. und 240 KW Leistung und einer ebensolchen Bahnmaschine von 400/700 V. bei 88 KW Leistung; eine Rückkühlanlage u. eine 2. Wasserreinigungsanlage; 1907 ein neuer Dampfkessel mit Überhitzer. 1910 kamen 2 Drehstromgeneratoren hinzu von 96 KVA und lieferten am 15. III. 1910 erstmalig Drehstrom nach dem Hafengebiet und für das neue Gaswerk.

deren Zahl auf 16 erhöht. Mit der Verlegung der Kabel in der Stadt wurde im August des Jahres vor der Betriebseröffnung begonnen. Die Gesamtlänge bis zum April 1900 betrug 31 345 m. Der Buchwert des neuen Elektrizitätswerkes zu Beginn des ersten Betriebsjahres belief sich auf Mk. 1 004 264.39, in welcher Summe die Kosten für die bereits erfolgte Erstellung der Wagenhalle für die künftige Straßenbahn mit inbegriffen waren. Im Jahre 1909 übernahm die Stadt das Elektrizitätswerk und die Straßenbahn und führte beide als kommunale Betriebe weiter (ab 1. April 1909). Der Kaufpreis betrug die Summe von Mk. 1 900 000.— für beide Unternehmen.[174]

Die Zahl der elektrischen Hausanschlüsse erhöhte sich bis 1910 auf 789, die Abnehmerzahl am Ende dieses Jahres war 1690; angeschlossen an das Netz waren 35 111 Glühlampen, 461 Bogenlampen und 614 Motoren. Eine kurze Übersicht über die wirtschaftliche Entwicklung des Elektrizitätswerkes mit Einschluß des Installationsgeschäftes sollen folgende Reingewinn- bezw. Verlustziffern vermitteln:[175]

Jahr	Gewinn Mk.	/ Verlust Mk.	Jahr	Gewinn Mk.	/ Verlust Mk.
1900/01		17 825	1908/09	101 288	
1901/02	16 310		1909/10	93 392	
1902/03		30 713	1910	48 604	
1903/04	7 872		⟨9 Monate⟩[176]		
1904/05	30 370		1911 =	61 068	
1905/06	60 191		1912	72 673	
1906/07	74 681		1913	84 185	
1907/08	96 405		1914	91 216	

Der städtische Schlachtviehhof. Der großartige Aufstieg, den die deutsche Wirtschaft nach den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zu verzeichnen hatte, gab dem Staat und den Städten die Möglichkeit, die öffentliche Gesundheitspflege in ungeahntem Maße zu fördern. Alle Seuchen, unter denen Menschen und Tiere in den vorausgegangenen Jahrhunderten zu leiden hatten, erfuhren eine wirksame Bekämpfung. Eine erhöhte Aufmerksamkeit wurde auch der Gewinnung und dem Verkehr der für die Menschen bestimmten Nahrungsmittel zugewendet. Die Wichtigkeit, die man in den folgenden Jahren der Bedeutung und dem Umfange der Ernährung mit Fleisch zuzumessen begann, brachte

174. Über die Städt. Straßenbahn siehe unten S. 102 ff.
175. Zusammengestellt nach dem Verw. Ber. d. St. R. v. 1911 ff.
176. Das Geschäftsjahr 1910 hatte nur 9 Monate, da in diesem auf Kalenderjahre umgestellt wurde, während früher das Geschäftsjahr vom 1. April bis 31. März gerechnet wurde.

es mit sich, daß an allen Orten eine Neuregelung des Verkehrs mit Vieh und Fleisch getroffen wurde. Häufige und zum großen Teile sehr berechtigte Klagen über unsaubere Geschäftsführung in den Metzgereien und die Notwendigkeit, die menschliche Gesundheit vor den vielfachen Gefahren, die mit dem Genuß des Fleisches verknüpft sind, durch eine ordnungsgemäße Beschau zu schützen, gaben vor allem die Veranlassung zur Errichtung von Schlacht- und Viehhöfen. Nebenbei wirkte das Bestreben mit, aus ästhetischen Gründen all das Unschöne, das mit der Schlachtung und dem Transport von Vieh verbunden ist, dem Auge einer breiten Öffentlichkeit zu entziehen.[177] Bis zum Jahre 1886 bestand in Regensburg ein Schlachthaus am Fischmarkt. Dieses war allerdings schon sehr alt und entsprach in keiner Weise mehr den sanitären Anforderungen; außerdem war es viel zu klein, sodaß die Fleischbeschauung in den Betrieben der Fleischer selbst vorgenommen werden mußte und deshalb von vornherein schon unzulänglich war. In Ansehung dieser Unzulänglichkeiten beschlossen die Städt. Kollegien im Jahre 1886 den Bau eines neuen Schlachtviehhofes, der am 9. Juli 1888 in Betrieb genommen werden konnte. Um die Anlage und den Bau dieser neuen Einrichtung durchführen zu können, mußte die Stadt eine Anleihe von Mk. 500 000.— aufnehmen.[178] Unter den bayerischen Städten war die Stadt Regensburg eine der ersten, welche — nach dem Muster der von Zenetti in München erbauten Anlage — einen Schlachtviehhof erbauen ließ.[179] In vorausschauender Weise war schon damals die Anlage mit einem Gleisanschluß versehen worden. Einige Jahre nach der Inbetriebnahme des neuen Schlachtviehhofes zeigte sich aber schon, daß der Verkehr mit dem Schlachtvieh einen größeren Umfang mit sich brachte als anfangs erwartet wurde. Daher mußte schon im Jahre 1889 eine neue Großviehstallung gebaut werden und einige Jahre später eine neue Schweineschlachtstallung für 200 Schweine. Da die Aufgabe eines Schlachtviehhofes nicht damit erschöpft sein kann, den Gewerbetreibenden (Fleischern) die Möglichkeit zur Unterbringung von Vieh und dessen Schlachtung zu bieten, sondern auch Einrichtungen zu treffen sind, die eine Aufbewahrung und Einlagerung von Fleisch gewährleisten, wurde im Jahre 1900 eine Kühlanlage gebaut. Im Zusammenhang mit dieser Einrichtung wurde auch eine größere Eismaschine in Betrieb gesetzt. Daraus ergab sich die Notwendigkeit der Aufstellung von neuen Maschinen und damit eine erhebliche Erweiterung des Maschinenhauses.

177. Deutschlands Städtebau, a. a. O. S. 78.
178. Pongratz, a. a. O. S. 53 ff.

Allmählich entwickelte sich auch das Bedürfnis nach regelmäßigen Schlachtviehmärkten, um den Bedarf der Einwohner der fortgesetzt wachsenden Stadt an Schlachtvieh zu decken. Aus diesem Grunde wurde ein besonderer Marktstall für Schweine gebaut und die vorhandenen Viehrampen verlegt und vergrößert. Die Viehmärkte erfreuten sich bald eines lebhaften Zuspruches und brachten für jeden Markt eine Beschickung von 50—60 Stück Großvieh und 300—400 Kälbern und Schweinen.[180]

Im Jahre 1910 wurde die obligatorische Trichinenbeschau eingeführt und zu ihrer Durchführung ein eigener Raum für Trichinenbeschauung mit 4 Trichinoskopen eingerichtet.

Einen interessanten Einblick in den Fleischverbrauch der Bevölkerung Regensburgs gibt folgende Tabelle:

Jahr	geschlachtetes Vieh in kg.	es trafen auf den Kopf der Bevölkerung
1870	2 300 725	79,3 kg
1880	2 501 912	72,5 „
1900	3 342 870	74,28 „
1910	5 350 649	105,2 „
1912	6 369 740	106,2 „
1914	6 813 210	113,5 „

Obwohl eine konstante Zunahme des absoluten Fleischverbrauches festzustellen ist, scheint doch der relative Fleischverbrauch, auf den Kopf der Bevölkerung umgerechnet, von 1870—1900[181] eine rückläufige Tendenz aufzuweisen. M. E. liegt aber dieser geringere Verbrauch, der mit der rasch zunehmenden Bevölkerung der Stadt nicht in gleichem Maße (proportional) Schritt halten konnte, hauptsächlich in der großen Geburtenhäufigkeit, also der wachsenden Geburtenziffer und besonders auch in der Abnahme der Säuglings- und Kindersterblichkeit, begründet. Da Kinder für den Fleischkonsum so gut wie ausfallen, trat erst eine Angleichung und Erhöhung des relativen Fleischverbrauches ein, als die betreffenden Jahrgänge für die Fleischnahrung in Betracht kamen; auch konnte der Wohlstand der Bevölkerung nicht

179. Er enthielt das Verwaltungsgebäude, den Kälber- und Schafstall, ein Restaurationsgebäude mit Dienstwohnungen und Wohnung für den Wirtschaftspächter, Ställe für die Pferde der Metzger, eine Großviehstallung (für 80 Stück Großvieh ausreichend), eine Schweinestallung (für 250 Schweine), eine Schlachthalle für Großvieh, ferner für Kälber und Schafe, eine Schweineschlachthalle, ein Kessel- und Düngerhaus, eine Stallung für Schlachtpferde, eine solche für krankes und verdächtiges Vieh, einen gemeinsamen Schlachtraum und eine Blutkammer.

180. Siehe dort, unten S. 81.

181. Für das Jahr 1890 waren erschöpfende Zahlen nicht zu ermitteln.

in dem Maße wie die zunehmende Einwohnerzahl steigen; es dauerte daher eine gewisse Zeit, bis sich die jeweiligen Neuinvestierungen von Kapital zahlenmäßig im Einkommen und allgemeinen Wohlstand ausdrückten. Ferner wirkten noch andere Momente mit, wie Neugestaltung des Speisezettels (mehr Gemüse und Früchte statt Fleisch!), Änderung des allgemeinen Geschmacks und vor allem eine erhöhte Sparsamkeit an Stelle eines überreichlichen Genusses (was besonders auch für den Rückgang des Bierkonsums anzuführen ist).

Das Stadtlagerhaus (G. m. b. H.). Am Luitpoldhafen gelegen, wurde es zugleich mit diesem[182] von der Stadt Regensburg erbaut und weiterhin von der durch die Stadt gegründeten Ges. m. b. H. „Stadtlagerhaus Regensburg" betrieben. Es wurde mit den neuzeitlichsten Einrichtungen und Anlagen ausgerüstet und diente zur Einlagerung von Getreide und Futterartikeln, Mais- und Mahlprodukten und sonstigen Gütern aller Art.[183] Das Lagerhaus diente sowohl dem Transit- als auch dem Binnenverkehr. Es besaß Freilager und Lager unter Zollverschluß und Zollaufsicht für den Transitverkehr. Die Lagerhausgesellschaft übernahm außer ihrem engeren Geschäftskreis Besorgungen aller einschlägigen Geschäfte im Auftrage und für Rechnung der Parteien; sie übernahm es auch, die Verzollung von unverzollt eingehenden Waren vorzunehmen. Sie hatte, um eine möglichst ausgiebige Benutzung ihrer Einrichtungen zu erreichen, die Gebühren auf das niedrigste bemessen. Ferner hatte sie es übernommen, die Vermittlung der Beleihung der eingelagerten Waren aller Art zu besorgen.

4. Der Handel, einschl. Märkte sowie Geld- und Kreditverkehr.

Soweit nicht bereits oben[184] der Regensburger Handel erwähnt und auf ihn hingewiesen wurde, wird außer den folgenden Betrachtungen diesem Erwerbszweig weiter unten im Zusammenhang mit dem Verkehr[185] noch eine eingehende Betrachtung geschenkt.

182. Siehe unten Seite 92.

183. Etwa ein Drittel von der überbauten Fläche wird von den Silos eingenommen, während der übrige Teil auf die in 6 Stockwerken enthaltenen, luftigen Räumen zur Lagerung von geschüttetem und gesacktem Getreide und sonstigen Gütern entfällt. Es sind 40 Silos vorhanden mit einem Fassungsvermögen von je 60—200 Tonnen. Kühl zu lagernde Güter finden in einem äußerst geräumigen Keller Platz und Aufbewahrung. Das Gesamtfassungsvermögen des Lagerhauses beläuft sich auf 12 000 Tonnen, wovon allein schon 5000 Tonnen auf die Silos entfallen.

184. Kapitel B, 1., Seite 53 ff.

185. Siehe unten Seite 89 ff.

Unter den Handelszweigen, welche sich einer besonderen Blüte erfreuen konnten, seien der Holz- und Kohlenhandel, der Getreidehandel, der Eisenhandel, Papierhandel, sowie der Kolonialwarenhandel besonders hervorgehoben. Aber auch der Textilhandel, der Pelzhandel und Schuhhandel nahm eine nicht unwesentliche Stelle ein. Auch ein Großbetrieb des Detailhandels, das Warenhaus Hammer, eröffnete in den letzten Jahren vor 1914 seine Pforten und erzielte gute Umsätze.

Märkte:

Die Getreideschranne. Wie bereits im vorhergehenden Abschnitt darauf hingewiesen wurde,[186] zeigte die Getreideschranne in Regensburg schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine dauernd rückläufige Bewegung. Die a. a. O. angeführten Gründe prägten sich in dieser Periode noch deutlicher aus. So wurde die Getreideschranne im Jahre 1906 in Regensburg aufgehoben, da die Zufuhr zu dieser infolge des Überhandnehmens der Lagerhäuser, welche täglich spesenlose Ablieferung ermöglichten und im Falle der Einlagerung bis zu späteren Verkaufsterminen Vorschüsse gewährten, mehr und mehr abnahm und im Jahre 1905 nur noch 2218 Ztr. betrug. Im Jahre 1890 betrug der Gesamtumsatz der Schranne noch 20 778,5 Dhl. = Mk. 486 362.77; im Jahre 1900 war er bereits auf 7135 Dhl. = Mk. 129 893.40 gesunken.[187] Der Getreidehandel verlegte sich vom öffentlichen Markt in die Büros der Großhändler, denn die Entwicklung der Verkehrsmittel eröffnete unvergleichlich bessere Möglichkeiten des Einkaufes und des Absatzes.

Der Christmarkt, der jährlich vor Weihnachten auf dem Neupfarrplatz stattfand und auf dem größtenteils nur Spielwaren, Zuckerwaren u. dergl. abgesetzt wurden, hatte lediglich lokale Bedeutung; er hatte viele Jahre hindurch einen ziemlich konstanten Umsatz.

Die sogen. Stadtamhofer Dulten, im Frühjahr und im Herbst (Mai/September) jedes Jahres abgehalten, verloren in einer Zeit, in der das Warenhaus mit einem gut entwickelten Detailhandel um den Käufer mit Mindestpreisen rivalisierte, immer mehr an Wichtigkeit.

Größere Bedeutung konnte der am 18. Juli 1888 in Verbindung mit dem Städt. Schlachtviehhofneubau eröffnete Schlachtviehmarkt gewinnen.[188] Er wurde jeden Freitag als Hauptmarkt und jeden Wochentag als „Wochenmarkt" abgehalten. Während vor

186. Siehe oben Seite 31.
187. Verw. Ber. d. St. R. v. 1890, 1900, 1905, 1906; A. d. St. R. Nr. 17 F. 818.
188. Siehe oben Seite 78;

der Jahrhundertwende eine Einfuhr ausländischen Fleisches überhaupt nicht stattfand, erschien zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch das benachbarte Ausland auf dem Viehmarkt, vor allem aber auch entferntere deutsche Mastgebiete, die dank der großartigen Entwicklung des Verkehrswesens in Konkurrenz treten konnten. Im Jahre 1910 bestand die Zufuhr aus Österreich in 1411 Ochsen, 25 Stieren, 19 Kühen und Rindern und 14 Kälbern, zus. 1469 Stück Großvieh; aus Husum in Schleswig-Holstein wurden im Jahre 1910 angeliefert: 332 Ochsen und 9 Rinder und aus den übrigen preußischen Provinzen mit vorwiegender Viehmast 75 Ochsen, Stiere und Kühe und 4308 Schweine.[189] Mit Minister. Bekanntmachung v. 19. Nov. 1910 wurde die Einfuhr von Schlachtrindern und Schlachtschweinen aus Frankreich nach Bayern gestattet und zwar unter Festsetzung von Höchstzahlen für die einzelnen bayerischen städtischen Schlachthöfe.[190] Im Schlachthof zu Regensburg durften eingeführt werden wöchentlich bis 70 Rinder und bis 100 Schweine; tatsächlich wurden bis zum Jahresschluß (Mitte Nov. bis Ende Dez. 1910) im ganzen noch 168 Ochsen und 50 Stiere eingebracht. Die Qualität der französischen Tiere war erstklassig, doch konnte ihre relativ geringe Zahl nicht ausschlaggebend auf die Preisbildung einwirken, wenn auch der Einfluß unverkennbar war.[191]

Der Geld- und Kreditverkehr. Die wachsende wirtschaftliche Bedeutung Regensburgs zu Ende des 19. Jahrhunderts wird auch deutlich durch die Zunahme der Niederlassungen von Großbanken (Kredit- und Hypothekenbanken) gekennzeichnet. Neben der Reichsbank (1875) siedelten sich hier nacheinander an: die Bayer. Vereinsbank München-Nürnberg, die Diskonto- und Wechselbank München, die Bayer. Handelsbank. Neben diesen großen Bankinstituten bestanden außerdem eine große Zahl von Privatbankiers, die nicht nur einen großen Stamm von Privatkunden hatten, sondern auch im Konsortial- und Finanzierungsgeschäft sich betätigten; die bedeutendsten von diesen waren: Thalmessinger, Wertheimber, Niedermeyer, Händel u. a.

Ein Spiegelbild aller dieser Unternehmungen gibt uns die Entwicklung der Reichsbankstelle Regensburg.[192] Von der Reichsbankhauptstelle München wurde die Reichsbanknebenstelle Regensburg organisiert, sodaß letztere der ersteren unterstand. Als erster Bankagent (Vorsteher der Reichsbanknebenstelle) wurde der Präsident der Handelskammer zu Regensburg, H. Gg. Bezold, bestellt; dieser wurde nach Städt. Protokoll vom 1. Januar 1876 eidlich ver-

189. Verw. Ber. d. St. R. v. 1910.
190. A. d. St. R. Nr. 10 F. 767.
191. Verw. Ber. d. St. R. v. 1910.
192. A. d. St. R.; Bezeichng. d. F. 232.

pflichtet.[193] Vom 1. April 1910 ab wurde die Reichsbanknebenstelle Regensburg eine selbständige Reichsbankstelle, der die Reichsbanknebenstellen Amberg, Cham, Passau, Straubing und Weiden unterstellt wurden. Aus einem Gesuch der Handelskammer Regensburg an das Kgl. Bayerische Staatsministerium d. Äuß. um Befürwortung der Erhebung der Reichsbanknebenstelle zur Reichsbankstelle in Regensburg, entnehmen wir unter anderen Gründen, die angeführt wurden, (allgemeiner wirtschaftlicher Aufschwung, Entwicklung der Industrie, Zunahme des Verkehrs, Bedeutung der Stadt als Hafen- und Umschlagplatz, u. a. m.) folgende Ausführungen:[194]

„Entsprechend der wachsenden Bedeutung Regensburgs weisen die Umsätze der Reichsbanknebenstelle eine stetige bedeutende Steigerung auf und hatten bereits im Jahre 1906 eine solche Höhe erreicht, daß Regensburg hinsichtlich des finanziellen Ergebnisses der Reichsbanknebenstelle und der Höhe der Umsätze an der Spitze sämtlicher 32 bayerischen Nebenstellen stand".

Gelegentlich der Eröffnung des neuen Dienstgebäudes am 30. Juli 1907 gab der Kaiserl. Bankvorstand Krück eine Übersicht über die ziffernmäßige Entwicklung der hiesigen Reichsbanknebenstelle, welcher folgende Zahlen entnommen sind:[195]

Im Jahre	wurden angekauft		mit Mk.
1876	304	Wechsel	375 000.—
1890	1061	„	1 951 000.—
1900	1350	„	2 505 000.—
1902	1763	„	3 488 000.—
1904	2075	„	4 374 000.—
1906	3562	„	8 374 000.—
1908	3682	„	9 695 000.—
1910	3857	„	10 986 000.—
1914	5118	„	14 273 000.—

Im Jahre	wurden eingezogen aus Regensburg		mit Mk.
1876	3297	Wechsel	3 277 000.—
1890	6603	„	4 210 000.—
1900	7434	„	7 434 000.—
1902	8092	„	10 565 000.—
1904	8125	„	11 109 000.—
1906	9518	„	17 481 000.—
1908	10 344	„	20 550 000.—
1910	11 018	„	23 682 000.—
1914	12 823	„	26 314 000.—

Im Giroverkehr betrugen die Bar-Ein- und Auszahlungen:

1890	Mk. 11 225 000.—
1900	„ 20 879 000.—
1902	„ 23 227 000.—
1904	„ 25 668 000.—
1906	„ 36 636 000.—
1908	„ 77 845 000.—
1910	„ 94 753 000.—
1914	„ 148 137 000.—

Die Geldübertragungen (Überweisungen) von und nach auswärts beliefen sich auf:

1890	898	Stück	mit Mk.	4 463 000.—
1900	3400	„	„ „	20 812 000.—
1902	4692	„	„ „	28 004 000.—
1904	6827	„	„ „	31 961 000.—
1906	9527	„	„ „	48 408 000.—
1908	13 357	„	„ „	54 971 000.—
1910	15 829	„	„ „	69 821 000.—
1914	19 184	„	„ „	88 973 000.—

Die Gesamtumsätze waren:

1900	Mk. 60 000 000.—
1902	„ 139 000 000.—
1904	„ 154 000 000.—
1906	„ 228 000 000.—
1908	„ 245 508 000.—
1910	„ 292 870 000.—
1914	„ 369 528 000.—.

Lassen sich aus den Angaben der Reichsbank gewichtige Schlüsse auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Regensburg ziehen, so gewähren die statistischen Zusammenstellungen der Städt. Sparkasse Regensburg besonderen Einblick in den zunehmenden Wohlstand der Bevölkerung und in die Sparkraft der Einwohner dieses Ortes um die Wende des 19. Jahrhunderts und zu Anfang unseres Jahrhunderts.

Durch ein Statut vom 1. Januar 1876 wurde bestimmt, daß der höchste Betrag, der von einer Person innerhalb eines Jahres

193. A. d. St. R. Bez. d. F. 232.
194. A. d. St. R. Bez. d. F. 232.
195. A. d. St. R. Bez. d. F. 232 ergänzt bis 1914 A. d. St. R. d. F. 233 Verw. Ber. d. St. R. diese Jahre.

auf einmal einbezahlt werden konnte, 300.— Mk. und der Gesamtbetrag, den ein Einzelner innerhalb eines Jahres in mehrmaligen Einlagen einbezahlen konnte, zusammen im Höchstfalle 700.— Mk. nicht übersteigen solle.[196] Sobald das Gesamtguthaben eines Einzelnen die Summe von 1000.— Mk. erreicht hatte, hörte jede Verzinsung durch die Sparkasse auf. Erst als im Jahre 1895 diese Bestimmung fiel und die Einschränkung der Benützung der Kasse ausschließlich durch Minderjährige und Angehörige der dienenden Klassen und arbeitenden Schichten des Polizeibezirkes Regensburg aufgehoben wurde, nahm die Städt. Sparkasse einen sichtbaren Aufschwung. Die neuen Satzungen von 1895 setzten als geringsten Einlagebetrag Mk. 4.— fest, während bei einer einmaligen Einlage der Betrag von Mk. 500.— als Höchstgrenze bestimmt wurde. Der Gesamteinlagenstand sollte (!) Mk. 2000.— nicht überschreiten.[197] Die weitere[198] Entwicklung bis 1912 zeigt folgende Tabelle:

1880	Mk.	68 812	Einlagen (neu)	Mk.	343 976	Ges.	Einlagen
1890	„	162 396	„	„	515 526	„	„
1895	„	431 349	„	„	757 966	„	„
1900	„	559 419	„	„	1 317 382	„	„
1908	„	934 855	„	„	3 055 349	„	„
1912	„	998 397	„	„	4 835 900	„	„

Die deutlich ansteigende Bewegung in der Entwicklung der Sparkasse um die Jahrhundertwende erklärt sich hauptsächlich daraus, daß die Einschränkung der Kasse auf den oben erwähnten Personenkreis am 1. April 1895 aufgehoben wurde.

Bereits im Jahre 1895 beliefen sich die Neueinlagen auf Mk. 431 349.—, der Gesamteinlagenstand auf Mk. 757 965.—; weiterhin 1908 auf Mk. 934 855.— die Neueinlagen und der Gesamteinlagenstand auf Mk. 3 055 349.—. Während die Vollendung der ersten Million die Zeit von 1823—1897 d. s. 75 Jahre, die Vollendung der zweiten Million die Zeit von 1897—1904 d. s. 7 Jahre in Anspruch nahm, war zur Vollendung der dritten Million nur eine Zeitspanne von 4 Jahren notwendig. Das Anwachsen der Guthaben der Einleger im Verhältnis zur Bevölkerungszunahme ist sehr interessant; es geht aus folgender Tabelle hervor:

196. Die Entwicklung der Städt. Sparkasse in der ersten Periode siehe oben. S. 30.
197. Diese Bestimmung war nicht zwingend; die Verzinsung setzte bei Überschreitung dieser Höchsteinlage nicht automatisch aus.
198. Tabelle bis 1870 siehe oben Seite 30.

Es betrug die	Bevölkerungszunahme			die Zunahme der	Guthaben
1880—85	1577	Einwohner	d. i. 4,2%	Mk. 63 070.—	d. i. 22,4%
1885—90	1841	„	„ 5,1%	Mk. 171 550.—	d. i. 50,0%
1890—95	3537	„	„ 9,3%	Mk. 242 440.—	d. i. 47,0%
1895—1900	3955	„	„ 9,5%	Mk. 559 416.—	d. i. 73,8%
1905—05	3375	„	„ 7,4%	Mk. 993 271.—	d. i. 75,4%
1905—10	3823	„	„ 7,2%	Mk. 1535 614.—	d. i. 66,7%
1910—14	2376	„	„ 4,3%	Mk. 2144 324.—	d. i. 56,5%

Auf ein Sparguthaben traf in den Jahren

1900	der	Durchschnittsbetrag	von	Mk. 172.15
1901	„	„	„	Mk. 192.36
1902	„	„	„	Mk. 203.16
1903	„	„	„	Mk. 223.43
1904	„	„	„	Mk. 241.50
1905	„	„	„	Mk. 253.69
1906	„	„	„	Mk. 298.66
1907	„	„	„	Mk. 312.77
1908	„	„	„	Mk. 325.69
1909	„	„	„	Mk. 341.63
1910	„	„	„	Mk. 356.19
1912	„	„	„	Mk. 374.28
1914	„	„	„	Mk. 392.84

Nach der Höhe der einzelnen Guthaben verteilten sich die Sparguthaben auf die Anzahl der Sparkonten z. B. im Jahre 1908 folgendermaßen:[199]

bis	Mk. 60.—	incl.	2586	25,57%
bis	Mk. 150.—	„	2003	21,35%
bis	Mk. 300.—	„	1609	17,15%
bis	Mk. 600.—	„	1600	17,06%
bis	Mk. 1 000.—	„	860	9,17%
bis	Mk. 2 000.—	„	630	6,72%
bis	Mk. 3 000.—	„	78	0,83%
bis	Mk. 4 000.—	„	9	0,09%
bis	Mk. 5 000.—	„	5	0,06%
über	Mk. 5 000.—	„	1	0,01%

Das auf den Kopf der durchschnittlichen Bevölkerung der Stadt Regensburg entfallende Durchschnittsguthaben betrug im Jahre 1840: Mk. 4,60, ist aber dann ganz bedeutend gestiegen und erreichte zu

199. Verw. Ber. d. St. R. vom Jahre 1908.

Ende des Jahres 1908 die Höhe von Mk. 60,12, im Jahre 1910: Mk. 74,10 und im Jahre 1914 Mk. 105,50.

Am Ende des Jahres 1910 trafen bei einer Einwohnerzahl von 52 624 Einw. auf 100 Einwohner 21,1 Guthaben auf jeden fünften Einwohner ein Guthaben!).[200]

Hieraus geht ganz deutlich hervor, daß gerade jene Bevölkerungskreise, die nur kleine und mittlere Sparguthaben zurücklegen konnten, also größtenteils Arbeiter, kleine Angestellte, Dienstboten u. dgl. eine ganz erhebliche Spartätigkeit entfaltet haben.

5. Der Verkehr.

Der Ausbau des bayerischen und des deutschen Eisenbahnnetzes sollte für Regensburg, wie bereits oben des näheren ausgeführt wurde[201] von ganz besonderer Bedeutung werden, da dieser Platz nunmehr der Knotenpunkt für die Hauptlinien von Berlin über Leipzig bezw. von Breslau über Dresden nach München, Italien und der Schweiz, sowie von Köln über Frankfurt a. Main und Nürnberg nach Wien, Budapest und Konstantinopel sowie dem übrigen Balkan wurde. Die Donautalbahn schuf außerdem eine Verbindung zwischen Regensburg, Ingolstadt, Augsburg und Ulm, während für die Erschließung der nächsten Umgebung mehrere Lokalbahnen und Motorpostlinien eingerichtet wurden. Daneben bekam die Donau als Wasserstraße für den auflebenden Schiffahrtsverkehr mit den österreichischen und Balkanstaaten eine von Jahr zu Jahr zunehmende Bedeutung.

Eine Folge dieser äußerst günstigen Verkehrslage war es auch, daß sich Regensburg mit seinen alten Bau- und Kunstdenkmälern, die vielfach auf ein Alter von 2000 Jahren zurückblicken können, eines zunehmenden und sehr lebhaften Fremdenverkehrs zu erfreuen hatte.[202]

Straßen. Die Straßen, die noch während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sehr mangelhaft waren und zum großen Teil unvollständig, erfuhren nun ihre endgültige Anlage und den Ausbau mit festem Untergrund zu Staatsstraßen. Zugleich ging allerdings ihre Bedeutung ungeheuer zurück, da der Transport „auf der Achse“ immer seltener wurde und die Post die Schienenwege der Eisenbahn in Benützung nahm. Die Stadt Regensburg, die alte Hüterin des Donauüberganges Nord—Süd, erhielt auch durch den Ausbau und die Verbesserungen der bayerischen Staatsstraßen die Stel-

200. A. d. St. R. Nr. 1874—93 F. 184.
201. Siehe oben Seite 44;
202. Deutschlands Städtebau, a. a. O. S. 58.

lung eines Knotenpunktes hinsichtlich der Straßen in nord-südlicher wie west-östlicher Richtung.

Die Schiffahrt. Von tiefgreifender Wirkung und nachhaltiger Bedeutung für das gesamte Wirtschaftsleben Regensburgs war der Ausbau des Platzes zum Hafen- und Umschlagplatz. Die Schiffahrt in Regensburg stand in innigem Zusammenhang mit allen Verkehrsmitteln, in ganz besonderem mit der Eisenbahn. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt hatte der neu auflebenden Donauschiffahrt sehr viel zu verdanken; eine zukünftige weitere Entwicklung hängt vielleicht in weitgehendstem Maße von der Ausgestaltung des Wasserweges Nordsee—Schwarzes Meer (Großschiffahrtstraße Rhein-Main-Donau) ab. Gerade die Jahre vor dem Kriege von 1914, während deren Regensburg eine sprunghafte wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung erlebte, zeigten ganz deutlich, was der stark zunehmende Schiffahrts- und Umschlagverkehr für Regensburgs Verkehr im allgemeinen, aber auch für die Industrie (Neuansiedlungen) und für den Handel bedeutete. Hierauf soll ein ganz besonderes Augenmerk gerichtet werden, da doch hierin eine der bedeutendsten Ursachen der modernen Entwicklung Regensburgs zu finden ist. Die folgenden eingehenden Ausführungen weisen auf die mannigfaltigen Verflechtungen der einzelnen Wirtschaftszweige hin und geben zugleich einen Fingerzeig für die zukünftige Entwicklung der Stadt.

Als im Jahre 1896 die seit Jahrzehnten angestrebte Beseitigung der Schiffahrtshindernisse auf der Donau am „Eisernen Tor“ fast vollständig durchgeführt worden war, begann man auch in Bayern neue Hoffnung zu hegen, daß ein Wiederaufleben der darniederliegenden Schiffahrt auf der oberen Donau eintreten würde. Mit der Erwartung eines kommenden regeren Schiffsverkehrs auf der Donau verknüpfte sich die Hoffnung, der bisher vom internationalen Verkehr ausgeschaltete Ludwigs-Donau-Main-Kanal möchte nun endgültig der ihm von seinem königlichen Erbauer zugedachten Bestimmung zugeführt werden. Die Anlage des Kanals war aber bereits durch die Notwendigkeit großen Schiffsraums überholt. Sollte sich die Öffnung des eisernen Tores [203] auch auf den Kanal auswirken, so mußten Transitschiffe, und das sah man auch bereits damals ein, ohne einer Umladung ihrer Fracht sich unterziehen zu müssen, von der Donau durch den Kanal in den Main und in den Rhein bezw. umgekehrt gelangen können.[204] Dies war aber nicht der Fall

203. Hierdurch wurde der Weg nach dem Schwarzen Meer, und so zur billigen Seefracht frei und umgekehrt stand auch einer Donauaufwärtsbewegung östlicher Produkte nichts mehr hindernd im Wege.

204. Anfangs der 90er Jahre begann die damals den mittleren Donauverkehr beherrschende I. K. K. priv. Österr. Donau-Dampfsch. Ges. Fahrzeuge

und so ergab sich hieraus die Zwangslage, lediglich mit der Strecke Regensburg-Passau und weiterhin mit dem Balkan, ohne Schiffahrtsverkehr mit dem industriereichen Westen, vorerst den Verkehr aufzunehmen. Die bayerische Regierung mußte es daher als ihre grundlegende Aufgabe ansehen, diese Strecke besonders zu fördern, was sie auch in der folgenden Zeit tatkräftig durchführte. Dadurch bekam Regensburg die Stellung der Kopfstation des Berg- und Talverkehrs auf der Donau und entwickelte sich zum charakteristischen Umschlaghafen.

Aus den Zahlen des Schiffahrtverkehrs in Regensburg in den Jahren 1877—1897 (Durchbruch des Eisernen Tores),[205] gegenübergestellt denjenigen der beiden anderen bayerischen Donauhäfen Deggendorf und Passau (Grenzhafen), erkennen wir klar die zunehmende Bedeutung Regensburgs als Kopfstation des Donauverkehrs.

	Bergverkehr			Talverkehr		
Jahr	Regensbg.	Passau	Deggendf.	Regensbg.	Passau	Deggendf.
1877	12 811	55 159	1 591	8 598	1 961	566
1878	15 149	51 569	1 062	9 643	2 015	357
1879	18 127	71 500	768	12 394	2 244	364
1880	19 106	48 501	468	19 527	2 755	799
1881	19 935	56 514	437	30 412	2 573	1 047
1882	29 439	68 635	810	31 556	6 956	3 030
1883	32 559	45 479	509	31 085	7 268	1 276
1884	30 895	22 052	327	25 756	10 517	967
1885	61 280	27 616	535	22 726	7 198	377
1886	48 504	35 825	739	24 322	8 301	660
1887	71 864	58 515	546	22 851	6 397	295
1888	154 908	86 105	544	20 510	6 748	1 094
1889	132 767	59 643	456	22 052	8 292	1 118
1890	218 113	41 998	790	31 177	8 441	481
1891	100 514	91 745	646	30 236	10 179	182
1892	83 217	43 423	797	34 451	7 092	119
1893	100 438	139 145	961	31 249	6 611	138

ausgewiesen in Tonnen.[206]

mit 650 ts. Tragfähigkeit zu bauen, von denen sie 1897 bereits 200 besaß. Auch die Südd. Donau-Dampf-Schiff. Ges., die um diese Zeit mit ersterer kräftig in Konkurrenzkampf trat, baute wie die übrigen Donauschiffahrtsgesellschaften 600 Tonnen-Frachtschiffe. Diese Fahrzeuge waren ungefähr 60 m lang, 8 m breit und hatten einen Tiefgang von ungefähr 2 m. Ein Vergleich mit den Ausmaßen der Schleusenkammern des L.-Donau-Main-Kanals, die 32,1 m lang, 4,6 m breit und 1,3 m tief waren, zeigt ganz deutlich die Unbrauchbarkeit des Kanals schon in damaliger Zeit.

205. Schlegel, a. a. O. S. 34.

Jahr	Bergverkehr			Talverkehr		
	Regensbg.	Passau	Deggendf.	Regensbg.	Passau	Deggendf.
1894	111 623	51 286	1 209	33 724	5 434	1 933
1895	59 229	58 122	1 139	23 037	10 869	3 567
1896	154 744	90 044	2 385	24 519	6 717	344
1897	80 944	81 737	1 318	31 130	8 224	180

Hieraus ersieht man, wie allmählich der weitaus größte Teil des bayerischen Umschlagverkehrs sich nach Regensburg verlegte. Während die Stadt im Jahre 1877 noch weit hinter Passau zurückblieb, hatte sie dieses 1884 zum erstenmal hinter sich gelassen und von da ab können wir eine fast ununterbrochene, aufsteigende Linie des Regensburger Umschlagverkehrs konstatieren. Wenn in einem Jahr der Umschlag zurückblieb, so war das auf keine wirtschaftlichen Ursachen zurückzuführen, sondern vielmehr auf Niederwasserstand, der dann eine Einstellung des Schiffsverkehrs zwischen Regensburg und Passau erzwang (1892, 95).

Die Frachtsätze waren in den 80er Jahren noch ziemlich hoch, durchschnittlich 4—5 mal so hoch wie auf der Elbe und auf dem Rhein. Dieser Umstand ergab sich hauptsächlich aus den Kohlenpreisen. Es wurde meistens Fünfkirchener Kohle verbraucht, die noch mit Landfracht belastet war.

Interessant ist eine Betrachtung der Güter, die innerhalb der genannten Zeit auf der Donau befördert wurden.

Die erste Stelle nahm im Bergverkehr vor allem Getreide ein; daneben folgte Holz in Stämmen und Brettern; bosnische Pflaumen wurden viel zu Berg befördert, im Jahre 1883 allein wurden davon 500 Eisenbahnwagen umgeschlagen; dann folgten Schafwolle, Erdöl, Getreideprodukte und sonstige landwirtschaftliche Produkte. Im Talverkehr bildete ein Hauptgut Kohle, dann folgten Zement, Düngemittel, Farberden, Eisen- und Stahlwaren, Metalle, Farben, Kalk, Gips, sonstige chemische und Industrieprodukte und Baumwollwaren. Die Zielländer waren Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien, Rumänien, Rußland und die Türkei; diese waren umgekehrt auch vielfach die Einfuhrländer (Rumänien, Ungarn!).

Die Donaulände in Regensburg, die Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts mit einer 1100 m langen, senkrechten Quaimauer versehen wurde und an der die städtischen und die Lagerhäuser der Schiffahrtsgesellschaften mit einem Gesamtfassungsvermögen von 20 000 Tonnen errichtet worden waren, war bald nicht mehr imstande, mit den vier Ladegleisen und den vier Hebekranen, die sie besaß, einen Umschlag zu bewältigen, der in der Regel 1,5 Mil-

206. Fortsetzung der Umsatzzahlen (für Regensburg) Seite 90.

lionen Dztr. betrug. Dies wurde noch durch den Umstand erschwert, daß sich der Verkehr nicht etwa gleichmäßig auf das ganze Jahr verteilte, sondern daß die gesamten Gütermengen innerhalb weniger Monate des Herbstes oder des Frühjahrs verladen werden mußten. Diesem Übelstand wurde erst abgeholfen durch die Erbauung des Luitpoldhafens, im Jahre 1910.

Im neuen Jahrhundert setzte auch neuer Fortschritt im Donauverkehr ein. Die folgende Tabelle soll uns kurz einen Einblick in den Umschlag des Zeitabschnittes bis zur Inbetriebnahme des neuen Hafens (1910) gewähren.[207]

Jahr	Gesamtumschlagverkehr in Tonnen
1898	132 252
1899	160 867
1900	204 595
1901	205 723
1902	169 468
1903	215 628
1904	178 146
1905	242 044
1906	231 154
1907	250 443
1908	198 438
1909	162 758 [208]

Zu Beginn des Jahrhunderts wirkte die auf dem Kontinent fast allgemein aufgetretene wirtschaftliche Depression auch auf den Schiffahrtsverkehr in Regensburg ein. Hauptsächlich drückte sich das im Bergverkehr in einer starken Verminderung der Getreide- und Holzzufuhren aus. Der Talverkehr konnte dagegen sogar zunehmen. Eine sichtliche Besserung trat nach Abschluß der Handelsverträge 1905 ein;[209] besonders der Getreideverkehr und die Holzeinfuhr, aber auch der ganze Talverkehr erfuhr eine deutliche Zunahme. In den folgenden Jahren zeigte sich in den Verfrachtungen zu Berg wieder ein Rückgang, der hauptsächlich auf schlechte Ernten in einzelnen Oststaaten[210] und z. T. auf häufig vorkommendes Tiefwasser (geringer Wasserstand der Donau) zurückzuführen war. Obwohl der Talverkehr in einer continuierlichen Steigung die ganzen Jahre her begriffen war, erreichte er doch nie annähernd den Berg-

207. Schlegel, a. a. O. S. 46.
208. Fortsetzung der Zahlen über Umschlagverkehr Seite 93.
209. Siehe oben Seite 56.
210. Getreidemißernte in Ungarn 1908, vollkommener Ausfall der Pflaumentransporte infolge Mißernte in Bosnien und Serbien 1908.

verkehr. Die Ursache lag darin, daß die Oststaaten[211] ausschließlich für Industrieprodukte in Betracht kamen und daß für diese Exportgüter der Markt der unteren Donauländer noch nicht aufnahmefähig genug war. Im Verkehr mit Serbien wirkte auch ein von Österreich-Ungarn erlassenes Durchfuhrverbot bestimmter Artikel einerseits und die gesucht langsame Abfertigung bei den serbischen Zollämtern andererseits sich ungünstig aus. Zu einem gewissen Grad wirkten auch die Balkanunruhen und Boykottbestrebungen mit zu einer Verminderung des Donauexportes in den letzten Jahren dieser Zeit.

Den Hauptanteil der Warengruppen im Bergverkehr stellten auch für diesen Zeitabschnitt wieder die Getreidesorten, vor allem Weizen, Gerste und Hülsenfrüchte. Im Jahre 1905 z. B. waren bei einem Gesamtbergverkehr von 181 950 ts. allein 160 080 ts. Getreide. Dann folgten Obst (frisch und getrocknet), an zweiter Stelle nach dem Getreide, Holz in Stämmen und Schnittware, besonders Hart- und Edelhölzer (ungar. Eiche), Mehl- und Mühlenprodukte, Rohtabake, Minerale und Petroleum. Im Talverkehr standen an erster Stelle Roh- und Brucheisen, Metalle, verarbeitetes Eisen in allen Formen, ferner wurde verfrachtet Rohbaumwolle und Baumwollprodukte, Farbholz und Farbstoffe, Salze und Chemikalien, Flachs, Hanf, Tonerden, Kreide u. a. kleinere Posten.

Der Übelstand in den Regensburger Verfrachtungs- und Umschlagsverhältnissen, der sich mit steigenden Verkehrsziffern von Jahr zu Jahr verschlimmerte und nach einer Behebung drängte, fand eine ideale Lösung in der Erbauung des Luitpoldhafens in Regensburg in den Jahren 1906—1910, der großartigsten Hafenanlage der oberen Donau.

Nach vielen Eingaben der Stadt und der interessierten Körperschaften (seit 1897!) und wiederholten Vorstellungen brachten endlich am 25. Juni 1906 die Bayer. Ministerien d. Inneren und der Finanzen bei der Kammer der Abgeordneten einen Nachtrag zum Entwurf des Finanzgesetzes für die 28. Finanzperiode 1906/07 ein.[212] Dieser sah Mk. 2 750 000.— für den Bau des Regensburger Winter-Umschlag- und Petroleumhafen vor. Die Vorlage wurde im Finanzausschuß der Abgeordnetenkammer am 4. und in der Kammer der Reichsräte am 11. August 1906 angenommen. Am

211. Siehe oben Seite 89.

212. Der genaue Wortlaut war: Es sei in dem § 19 des Finanzgesetzes nach Lit. A die nachfolgende Bestimmung einzuführen: B. Im Geschäftsbereich des Kgl. Staatsministerium d. Inn. 10. Für die Anlage eines Staatl. Winter-Umschlag- und Petroleumhafens in Regensburg RM. 2 750 000.— Die eingehend begründete Bedürfnisfrage dieses Postulats ist bereits in den vorangegangenen Ausführungen sowohl vom wirtschaftlichen als auch vom technischen Standpunkt aus erörtert worden.

10. August 1906 wurde der erste Spatenstich ausgeführt und im Sommer des Jahres 1910 konnten die neuen Hafenanlagen dem Verkehr übergeben werden.[213]

Ein bedeutendes Unternehmen weitschauender Verkehrspolitik war glücklich vollendet, als am 6. Juni 1910 bei der feierlichen Eröffnung die Anlagen auf den Namen Luitpoldhafen getauft wurden.[214] Mit dem neuen Hafen war einem längst empfundenen wirtschaftlichen Bedürfnis entgegengekommen; er wurde besonders von den Schiffahrtsgesellschaften auf das freudigste begrüßt, die ihrerseits bedeutsame Vorteile aus dessen Anlage erreichen konnten. Ferner mußte der Luitpoldhafen von ausschlaggebender Bedeutung für die Entwicklungsmöglichkeiten des oberen Donauverkehrs werden. Die erheblichen Geldmittel, die Staat und Stadt bei der Ausführung dieses Projektes sich hatten kosten lassen, waren keine vergeblichen oder fraglichen Aufwendungen, sondern, wie wir aus den folgenden Ausführungen sehen werden, sehr nutzvoll angelegte Mittel. Bevor wir aber die Ergebnisse einer weiteren Entwicklung des Umschlagverkehrs Regensburgs einer weiteren Betrachtung unterziehen, wird es doch angebracht sein, ganz wenige Details über das fertige Werk zu geben. Der Hafen bekam zwei Becken von 400 m Länge und 60 m Breite (Petroleumhafen) und 800 (bezw. später 1000 m) m Länge und 80 m Breite mit einer 400 m langen (35 m breit) Einfahrt und einer Schiffswendestelle von 100 m Durchmesser. Die Anlage kann ca. 30 Dampfer und 100 Schleppschiffe aufnehmen. Zu beiden Hafenbecken führen zahlreiche Bahn- und Straßenanschlüsse; westlich des Umschlaghafens ist der Verschiebebahnhof, der eine Gleisverbindung mit der alten Donaulände und mit dem Haupt- bezw. Güterbahnhof Regensburg besitzt. An der Südseite des Umschlaghafens sind 15 000 qm für Lagerhäuser und an der Nordseite 30 000 qm für Lagerplätze. Der Petroleumhafen bekam zu beiden Seiten 30 000 qm für Tankanlagen. Das von der Stadt Regensburg erbaute Stadtlagerhaus wurde bereits oben[215] erwähnt. Die alte Donaulände wurde nun ganz den Schiffahrtsgesellschaften überlassen. Der Staat erbaute im Hafengebiet ein großes Zolldienstgebäude, in dem auch seit 1913 das K. u. K. österr.ungar. Hauptzollamt I. Klasse untergebracht war. 6 elektrische Laufkranen dienten am Umschlaghafen auf einer Schienenstrecke von 400 Metern dem Umschlagverkehr. Am Petroleumhafen hatten sich folgende

213. Besonders Prinz Ludwig, der nachmalige König Ludwig III. v. Bayern, trat mit besonderer Befürwortung für das Hafenprojekt ein und führte aus, daß hinter der Errichtung dieses Hafens in Regensburg alle anderen Fragen, wie die Verbesserung der Schiffahrt bis Ulm und der Anschluß an den Main und an den Neckar vorerst an Bedeutung zurücktreten müßten.
214. Benannt nach dem damaligen Prinzregenten Luitpold von Bayern.
215. Oben Seite 79.

Industriegesellschaften für Erdölverarbeitung neu angesiedelt: Die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft mit Raffinerie und Tankanlagen, die Rhenania, Mineralölwerke A.G. Düsseldorf, die Danubia A.G. für Mineralölindustrie, die Mineralölwerke Bayern G.m.b.H. und die Deutsche Erdöl A.G. Berlin, sämtliche mit umfassenden Tankanlagen und Verarbeitungsbetrieben; außerdem besitzen sämtliche Anlagen Gleisanschluß.

Ferner fanden in unmittelbarer Nähe des Hafengebietes Projektierung und Erbauung: ein großes Sägewerk, eine Zellstoffabrik, eine Kunstmühle, eine Malzkaffeefabrik, eine Kohlenextraktionsanlage und mehrere Raffinerien.

Im folgenden soll nun die weitere Entwicklung des Schiffsverkehrs bis zum Jahre 1914 verfolgt werden. Es sind in Regensburg in den Jahren 1904—1914 an Schiffen angekommen bezw. abgegangen:[216]

Jahr	angekommen	abgegangen	Gesamtverkehr
1909	965	956	1921
1910	875	878	1753
1911	878	862	1740
1912	1037	1046	2083
1913	968	967	1935
1914	628	634	1262
(1915)	(606)	(644)	(1250)

Hier macht sich deutlich der Einfluß des Krieges[217] geltend. Der erheblichen Steigerung des Jahres 1912 folgte ein durch die Balkanunruhen hervorgerufener Rückgang im darauffolgenden Jahre und daran anschließend die geringe, fortlaufend rückläufige Frequenz der Kriegsjahre. Auf der Donauwasserstraße zeitigten die Kriegsunruhen des Balkans empfindliche Ausfälle, vor allem in den Getreidezufuhren aus den unteren Donauländern.

Der Gesamtverkehr auf der Donau in Regensburg ist aus den folgenden Zusammenstellungen ersichtlich:[218]

	angegeben in Tonnen:		
Jahr	angekommen	abgegangen	Gesamtverkehr
1909	87 723	75 034	162 758
1910	90 745	72 289	169 034
1911	76 666	85 704	162 371
1912	102 297	141 486	243 783
1913	84 744	152 924	237 671
1914	104 390	124 434	228 824

216. Schlegel, a. a. O. S. 199 ff.
217. Schon des Balkankrieges 1912/13 und dann besonders des Weltkrieges 1914.
218. Schlegel, a. a. O. S. 110.

Das Hauptkontingent stellte auch in diesem Zeitabschnitt im Bergverkehr das Getreide und zwar neben dem Weizen in zunehmenden Mengen Gerste zu Malzzwecken. Vertreten waren daneben alle übrigen Getreidesorten und Hülsenfrüchte, Mehl- und Mühlenprodukte, vor allem an zweiter Stelle immer noch Holz, ferner Obst und sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse wie früher. Im Talverkehr hatte vor allem die Ausfuhr von Roheisen eine erhebliche Zunahme erfahren, auch der Export von Eisenwaren hatte weiterhin zugenommen. Zum erstenmal gingen auch erhebliche Mengen Zucker (1911/12) donauabwärts. Den Rest des Talverkehrs bildeten Güter wie in früheren Jahren.

Die stetige Aufwärtsbewegung des Regensburger Schiffahrtsverkehrs, die durch die Balkanwirren- und Kriege schon eine sichtbare Hemmung erfahren hatte, wurde jäh unterbrochen durch die Ereignisse von 1914. Mit dem Krieg erschien die gebieterische Forderung, die deutsche Volkswirtschaft mit allen Bedarfsgütern womöglich selbst zu versorgen und aus dieser Zwangslage heraus war von vornherein schon der Export größtenteils illusorisch, ganz abgesehen davon, daß ein Teil von den Balkanstaaten in die Reihe der Feindstaaten trat und so für den Donau-Import ausfiel.

Der allgemeine Schluß, den wir aus dem Hafen- und Durchgangsverkehr in Regensburg während der angeführten Jahre ableiten können, ist dieser: Industrielle Erzeugnisse nach Osten, agrarische Rohstoffe und Produkte nach Westen. Die Rolle, die Regensburg spielte, war die eines Vermittlers der Produkte des deutschen Industriestaates einerseits und der Landwirtschaft treibenden östlichen Donaustaaten andererseits. Die bedeutendsten Abnehmer industrieller Erzeugnisse waren, wie bereits mehrfach erwähnt, die Anliegestaaten der Donau, Österreich-Ungarn, Serbien, Rumänien, Bulgarien, aber auch Rußland und die Türkei, die ihrerseits zugleich wieder als die wichtigsten Lieferstaaten agrarischer Erzeugnisse auftraten. Im Umschlagverkehr von der Bahn zum Wasser erschienen als vorzüglichste Herkunftsgebiete: Nordbayern, Südbayern, Mannheim, Ludwigshafen, Lothringen, das Ruhrgebiet, zum Teil auch Merseburg, Erfurt und selbst Berlin und die Provinz Brandenburg sowie die bedeutenderen Elbe- und Weserhäfen standen mit dem Regensburger Umschlagverkehr in Wechselbeziehungen. Die Empfangsgebiete im Umschlag vom Wasser zur Bahn waren, obwohl für den Getreideverkehr alle namhaften Industriegebiete Deutschlands in Betracht kamen, vielfach auch die gleichen, wie die Herkunftsgebiete. Donauaufwärts geführte Gütermengen wurden hauptsächlich aufgenommen von Nordbayern, Mannheim, Ludwigshafen, Württemberg, Hessen, sogar vom Ruhrgebiet, Sachsen und besonders von Leipzig.

Als Vermittler des Donauschiffahrtsverkehrs hatten sich in Regensburg bis zum Jahre 1914 zehn Schiffahrtsgesellschaften angesiedelt,[219] die regelmäßig verkehrende Linien unterhielten. Von diesen hatte der Bayer. Lloyd seinen Hauptsitz in Regensburg. Im Jahre 1913 gegründet, hatte sich die Gesellschaft infolge der starken Belebung der deutschen Donauinteressen rasch zu einem der wichtigsten Donauschiffahrtsunternehmen entwickelt.[220]

Die Eisenbahn. Der Ausbau der Eisenbahn wurde bereits in der ersten Entwicklungsperiode eingehend behandelt.[221] In engstem Zusammenhang mit der Schiffahrt (Umschlagverkehr), dem allg. Frachtgeschäft, dem Fremdenverkehr, der zunehmenden Bevölkerung, dem gehobenen Wohlstand und vielen a. m., gingen die Entwicklung der Umsatzziffern der Eisenbahn vor sich und steigerte sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt ganz beträchtlich. Einen bedeutsamen Einblick gewährt uns folgende Tabelle,[222] bei der in einem Abstand von jeweils 10 Jahren die Entwicklung der Stadt Regensburg als Eisenbahnknotenpunkt deutlich zum Ausdruck kommt:

Jahr	verkaufte Fahrkarten in Stück	Gütertransport in Tonnen Ankunft und Abgang	Ges.-Transport Einnahm. i. Mk.
1869/70	129 122	112 832	[223]
1880	191 660	159 627	[223]
1890	227 030	461 980	666 313.65
1900	301 727	431 204	3 139 646.57
1910	882 761	609 759	5 725 827.—
(1914)		(rund)	7 250 000.—

Im Jahre 1886 schritt man zu einem Bahnhofneubau, da die Verhältnisse auf dem alten Bahnhof infolge des dauernd zunehmenden

219. 1. Erste K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft;
2. Kgl. Ungarische Fluß- u. Seeschiffahrtsgesellschaft;
3. Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft;
4. Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-A.G. Regensburg;
5. Ungarische Binnenschiffahrtsgesellschaft;
6. Kgl. Serbische Schiffahrtsgesellschaft;
7. Rumänischer Flußschiffahrtsdienst (staatl. Dienst);
8. „Dunarea" Rumänische Schiffahrts-A.G.;
9. Rumänische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft;
10. Russische Schwarzmeer- u. Donau-Dampfschiff.-Ges.

220. Das Land- und Schiffspersonal zählte über 1000 Köpfe. Die Gesellschaft hatte außer den ausgedehnten Umschlags- und Ladeeinrichtungen in Regensburg solche in Passau, Linz, Wien und Budapest.

221. Siehe oben A. 3 Seite 44 ff.

222. Zusammengestellt nach den Verw. Ber. d. St. R. v. 1869/70, 1880, 1890, 1900, 1910.

223. Für diese Jahre waren genaue Zahlen dieser Rubrik nicht zu erhalten.

Verkehrs zu unhaltbaren Zuständen führten. Auch im bayerischen Landtag, in dem man sich lange Zeit gegen diese, sehr hohe Kosten verursachende Neuerung stellte, erkannte man schließlich die unbedingte Notwendigkeit. Dies geht aus einer Rede des Abg. Dr. Rittler vom 23. März 1886 hervor,[224] der unter anderem ausführte: . . .„man hat allerdings von der Höhe der Summe gesprochen; Mk. 2 050 000.— sind eine hohe Summe, aber . . . denken Sie nur, daß es sich um den Neubau eines Bahnhofs und zwar in einer Stadt handelt, in welcher der Eisenbahnverkehr in den letzten zehn Jahren eine ganz außerordentliche Ausdehnung angenommen hat."

Gegen Ende des Jahres 1890 war der Neubau des Bahnhofes vollendet. Für die Wichtigkeit des Platzes als Eisenbahnknotenpunkt spricht auch die Erhebung Regensburgs zum Sitz einer Eisenbahndirektion. Deren Bereich grenzt heute östlich bis an die Grenzen Österreichs und der Tschechoslovakei.

Die oben angeführte Tabelle soll nun in den folgenden Ausführungen ergänzende und erweiternde Erläuterungen erhalten.

Von den im Jahre 1869/70 verladenen Gütern kamen an: 1 568 165 Ztr. während 698 485 Ztr. abgegangen sind; an Tieren wurden verladen: 102 Pferde, 1483 Stück Rinder (Großvieh) und 4126 Stück Kleinvieh.

1880 kamen 2 511 362 Ztr. an und ab gingen 682 090 Ztr. verschiedener Güter, ferner wurden 160 Pferde, 529 Stücke Rinder und 869 Kälber, Schweine und Schafe verladen.

Im Jahre 1890 betrug der Güterverkehr bereits 461 980 Tonnen (9 239 600 Ztr.). Hieran waren beteiligt der Empfang im direkten Verkehr mit 105 303 ts., im internen Verkehr mit 97 797 ts., dann der Versand im direkten Verkehr mit 112 630 ts. und jener im internen Verkehr mit 146 250 ts. Die Zahl der im Bahnhof Regensburg verkehrenden Züge betrug 36 874, davon kamen an 18 853, ab gingen 18 021; der Schnellzugsverkehr war mit 4 480 und der Personenzugs- und Lokalverkehr mit 12 838 Zügen beteiligt; an reinen und gemischten Güterzügen verkehrten 16 904 und zwar 8 676 mit etwa 314 500 Wagen in ankommender Richtung und 8 282 mit etwa 337 800 in abgehender Richtung. Das neue Bahnhofgebäude und das Postgebäude waren zu Ende dieses Jahres bereits vollendet, die Gleisanlagen konnten jedoch, solange das alte Bahnhofsgebäude noch nicht abgetragen war, nicht vollständig hergestellt werden.

Im Jahre 1900 waren die Gesamttransportmengen 431 204 ts., woran der Versand mit 211 658 ts. beteiligt war und der Empfang mit 219 546 ts. Die Zahl der abgefertigten Züge betrug in diesem Jahre 60 772; davon kamen an 30 224 und ab gingen 30 548.

224. Landtagsbericht von 1886, Nr. 161/IV. Bd.

Der Schnellzugsverkehr war mit 11 598 und der Personenzugsverkehr mit 21 645 Zügen beteiligt. An Güterzügen verkehrten 27 529 und zwar 14 015 ankommende mit 476 829 Wagen und 13 514 abgehende Züge mit 477 602 Wagen. Außerdem verkehrten 1200 Arbeitszüge und Probefahrten. In diesem Jahre hatte auch der Stadtmagistrat Regensburg in Ansehung der Bedeutung der Stadt als Verkehrszentrum unterm 31. Mai beschlossen, behufs genauer Prüfung der die Stadt berührenden Eisenbahnfragen einen eigenen Ausschuß zu bilden, dessen Aufgabe es hauptsächlich sein sollte, die Stadtvertretung vor Abfassung von Petitionen über die geschäftlichen Beziehungen mit den allenfalls in Frage kommenden Gegenden und den Nutzen aufzuklären, der der Geschäftswelt der Stadt aus der jeweils erbetenen Bahnverbindung erwachsen würde.

Im Jahre 1910 hatte sich der Gesamtgüterverkehr bereits auf 609 759 Tonnen erhöht; davon entfielen auf abgegangene Güter 210 024 Tonnen und auf angekommene Güter 399 735 ts. Der Fahrkartenverkauf hatte die ansehnliche Höhe von 882 761 Stück erreicht und die Gesamttransporteinnahmen waren auf über $5^1/_2$ Millionen Mark gestiegen.

Der Nachrichtenverkehr. In ursächlicher Zusammenwirkung mit den Fortschritten der Entwicklung des Schiffahrts- und Eisenbahnverkehrs stand diejenige des Nachrichtenverkehrs. Auch hier bildete sich Regensburg dank seiner zentralen Lage als ein Mittelpunkt dieser Einrichtungen heraus. Die Stadt wurde zum Sitz einer Oberpostdirektion erhoben. Der Umfang des Verkehrs der Post, des Telegraphs und des Telephons wuchs ganz beträchtlich an. Zur Orientierung diene folgende Gegenüberstellung von Einzeldaten über die Entwicklung dieser Verkehrszweige:[225]

Jahr	beförderte Briefpost in Stücken	beförd. Telegr.	von auswärts bezogene Zeitungen	
			politische	nicht pol.
1870	455 700	43 659	3 240	1 840
1880	4 352 336	191 813	641 141	71 819
1890	7 102 656	128 371	1 393 360	92 938
1900	12 224 480	209 152	1 578 850	
1910	16 956 845	220 350[226]	2 140 372[227]	

225. Zusammengestellt nach den Verw. Ber. d. St. R. v. 1870, 1880, 1890, 1900, 1910.

226. Rund, die genaue Zahl der Durchgangstelegramme war nicht zu ermitteln.

227. Für diese Jahre waren getrennte Zahlen nicht mehr zu erfahren, es zeigte sich aber in den vorhergehenden Jahren ein relativer Rückgang der unpolitischen Zeitungen gegenüber den politischen.

Die verschickten und bestellten Zeitungen erlauben uns einen Schluß auf den zunehmenden Wohlstand und die zunehmende höhere Bildung sowie das erwachende politische Interesse der Bevölkerung, wie der relative Rückgang der Versendung der unpolitischen Zeitungen, gegenüber den politischen und wiederum einen sehr interessanten Einblick in die Gesinnung der Bevölkerung vermittelt; es bezeugt dies das allmählich wachsende Interesse der Bevölkerung für politische Dinge; die Auswirkung des Konstitutionalismus' und des allgemeinen Wahlrechtes zeigt sich auch hierin.

Die folgenden Erörterungen geben in ausführlicher Weise die Zunahme der einzelnen Verkehrsarten wieder, sowie deren Umfang des Geschäftsbereiches.

Im Jahre 1870 wurden im Briefpostverkehr 455 700 Briefe aufgegeben und 13 581 Stücke Postanweisungen mit über 1 Million Mark; ausbezahlt wurden 26 907 Postanweisungen mit rund 27 000.— Mark. Die Telegraphenstation (Staatsanstalt) hatte in diesem Jahre folgenden Depeschenverkehr: aufgegeben 11 129 Stück, angekommen 13 324 Stück, transitierende Telegramme 14 677, zus. 39 130 Stück. Außerdem hatte noch die Telegraphenstation der Bayer. Ostbahnen folgenden Telegraphenverkehr:

angekommen 2 247 Depeschen
abgegangen 2 282 „

Im Jahre 1880 hatte sich die Zahl aller Nachrichtenverkehrskategorien um ein bedeutendes erhöht.

Briefpost:	es gingen von Regensburg ab: (aufgegebene Sendungen)	Es kamen in Rgbg. zur Bestellung
eingeschriebene Briefe	37 576	24 428
frankierte „	1 265 750	1 124 230
unfrankierte „	27 158	20 374
Postkarten	326 960	321 304
Drucksachen	281 576	129 734
Warenproben	9 150	24 278
portofreie Korrespondenz	450 914	308 904
zusammen	2 399 084	zus. 1 953 252

So wurden in diesem Jahre 4 352 336 Briefsachen befördert.

Postanweisungen:

Einzahlungen	5 421 065 66 Mk.	auf 75 610	Postanweisungen
Auszahlungen	5 444 555 81 Mk.	auf 112 653	Postanweisungen
Ges.Summe	10 865 621 47 Mk.	auf 188 263	Postanweisungen

Zeitungen von auswärts für den Stadtbezirk bezogen:
2 974 Exemplare in 712 960 Nummern;
nach auswärts von den hier erscheinenden Zeitungen versandt:
19 376 Exemplare in 3 159 949 Nummern;
zusammen also 22 350 Exemplare in 3 872 909 Nummern befördert.
Pakete wurden befördert von Regensburg nach auswärts
222 751 Stück und
„ „ nach „ 180 060 Stück
also zusammen 402 631 Stück.

An Wechselstempelmarken wurden in diesem Jahre abgesetzt 17 427 Stücke im Werte von Mk. 9 331.10;

Telegraphenverkehr:

aufgegebene	Telegramme	25 455
zugestellte	Telegramme	29 297
Durchgangs-Telegramme		65 061
Ges.Sa. der beförderten	Telegramme	119 813.

Nach weiteren 10 Jahren, also 1890, hatten sich die Zahlen der Postumsätze weiterhin bedeutend erhöht.

Im Briefpostverkehr erhöhte sich die Zahl der aufgegebenen Sendungen auf 3 896 420 Stücke und der zur Bestellung gelangten auf 3 206 236 Stück, also zusammen auf 7 102 656 beförderte Briefsachen; Postanweisungen: es wurden 1890

eingezahlt: Mk. 7 386 469.72 auf 108 185 Postanweisungen, und
ausbezahlt: Mk. 8 583 675.52 auf 170 199 Postanweisungen,
zus. Mk. 15 970 145.24 auf 278 384 Postanweisungen.

Zeitungen: von auswärts wurden für den Stadtbezirk bezogen 688 Exemplare in 1 486 298 Nummern und nach auswärts versandt 18 873 Exemplare in 2 998 091 Nummern; zusammen 25 561 Exemplare in 4 484 389 Nummern befördert.

Pakete wurden angeliefert nach auswärts 230 598 Stück und zugestellt wurden hier angekommene 214 136 Stück, zusammen 443 734 beförderte Pakete.

Stempel-Marken wurden abgesetzt:

Reichswechselstempelmarken	15 298 Stück	i. Werte v. Mk.	11 826.40
statistische Gebührenmarken	6 879 Stück	i. Werte v. Mk.	826.77
Reichsstempelmarken	10 083 Stück	i. Werte v. Mk.	3 779.45
Gebührenstempelmarken	46 375 Stück	i. Werte v. Mk.	24 116 60
Gesamtsumme:	78 634 Stück	i. Werte v. Mk.	40 533 22

Telegraphenverkehr:

aufgegebene Telegr.	32 838	Stück
zugestellte Telegr.	37 145	„
Durchgangs Telegr.	58 388	„
	128 371	

Bis zum Jahre 1900 setzte sich die Steigerung der Umsatzzahlen in erheblichem Ausmaße fort.

Briefpostsendungen des Jahres 1900:

von auswärts eingegangen waren	5 890 210	Stück und
nach „ aufgegeben wurden	6 334 270	„
zus.	12 224 480	beförd. Briefsachen.

Postanweisungen:

einbezahlt wurden	Mk. 13 108 115.—	auf 189 326	Postanweisungen
ausbezahlt wurden	Mk. 14 714 739.—	auf 286 971	„
Ges.Sa.	Mk. 27 822 854.—	auf 476 297	Postanweisungen

Zeitungen wurden 1900 von

auswärts bezogen	8 186	Exemplare in	1 578 850 Nummern
versendet wurden	14 915	Exemplare in	4 191 932 Nummern
zusammen	23 101	Exemplare in	5 770 782 Nummern bef.

Pakete wurden aufgegeben	339 360	Stück und
Pakete wurden ausgeliefert	305 365	Stück
also zusammen	644 725	Pakete befördert.

Markenverkauf: der Erlös aus dem Verkauf von

Postmarken und Wertzeichen war	Mk.	459 030.—
R.-Wechselstempelmarken	„	25 292.—
statist. Gebührenmarken	„	2 118.—
R.-Stempelmarken	„	7 119.—
Gebühren (Stempel) Marken	„	2 335.—
Beitragsmarken	„	119 106.—
zus.:	Mk.	615 000.—

Telegraphenverkehr:

aufgegebene Telegramme:	51 670	Stück
zugestellte Telegramme:	50 286	„
Durchgangs-Telegramme:	107 196	„
zus.:	209 152	Telegramme.

Telephon:

Die Anzahl der hergestellten, von Sprechstellen der Telephonanlage Regensburg eingeleiteten Gesprächsverbindungen

im Ortsverkehr	562 003
im Fernverkehr	25 485
zusammen:	587 488 vermittelte Gespräche.

Im Jahre 1910 hatte die fortgesetzte Steigerung des Nachrichtenverkehrs zu folgender Erhöhung der Umsatzzahlen geführt:

Briefpostsendungen,	angekommene	6 720 400 Stück
„	aufgegebene	10 171 300 „
	zusammen:	16 891 700 Stück

beförderte Briefsachen;

Paketpostsendungen,	angekommene	351 075 Stück,
	aufgegebene	433 074 Stück
	zusammen:	784 149 Stück bef. Pakete.

Zu den Briefpostsendungen kamen ferner noch 60 204 Nachnahmen und 4 941 Postaufträge, sodaß sich diese auf 16 956 845 Briefpostbeförderungen erhöhten.

Eingezahlte Postanweisungen 259 128 Stück mit Mk. 15 904 701.—
Ausbezahlte Postanweisungen 389 790 Stück mit Mk. 18 724 441.—
zusammen: 648 918 Stück mit Mk. 34 629 142.—

Die Zahl der eingegangenen Zeitungsnummern betrug 1910: 2 140 372 Stück
Die Zahl der aufgelieferten Zeitungsnummern 8 740 569 „
zusammen: 10 880 941 Stück
beförderte Zeitungen.

Telegramme:	eingegangene:	54 288
	aufgegebene	56 054
	durchgehende	110 000
		220 342 beförderte Telegramme.

Telephongespräche wurden im Ortsverkehr 1 710 829 und im Verkehr nach auswärts 161 913 geführt.

Der Postscheckverkehr hatte in diesen Jahren auch einen ganz bemerkenswerten Aufschwung erfahren. Einzahlungen auf Zahlkarten wurden betätigt:

Mk. 9 210 328.— auf 57 348 Stück und Auszahlungen über
Mk. 14 503 448.— auf 11 200 „ Zahlungsanweisungen.

Die Straßenbahn. Im Anschluß an die Untersuchungen über die einzelnen Verkehrszweige erscheint es angebracht, noch einige Betrachtungen über einen Verkehrsbetrieb anzustellen, der dem lokalen Personenverkehr diente und der seiner Zugehörigkeit nach zu den Städt. Werken zählt: die städtische Straßenbahn.

Der Elektrizitäts-Akt. Ges. vorm. Schuckert u. Co. in Nürnberg wurde unterm 30. Juli 1901 die Konzession zum Bau und Betrieb einer Straßenbahn in Regensburg erteilt. Die Dauer der Konzession wurde auf 50 Jahre festgesetzt. Die Betriebseröffnung der Straßenbahn erfolgte am 21. März 1903. Die Errichtung der Straßenbahnwagenhalle mit den nötigen Nebenräumen war auf dem Grundstück des Elektrizitätswerkes erfolgt.[228] Die Regensburger Straßenbahn wurde von Eröffnung des Betriebes ab im Anschluß an das Elektrizitätswerk betrieben. Bis zum Jahre 1911 betrug die Länge der Gleisanlagen 7,18 km und wurde dann in diesem Jahre durch die Eröffnung der neuen Linie Maximiliansstraße-Kasernen auf 8,58 km erhöht. Bis zum 2. Juli 1910 umfaßte der Wagenpark 16 Motor- und 9 Anhängewagen; von diesem Datum ab erfolgte die Inbetriebnahme von 3 weiteren Motorwagen verbesserter und größerer Bauart, sodaß die Zahl der Motorwagen nun 19 betrug. Die wirtschaftlichen Ergebnisse der früheren Jahre waren, solange sich die Unternehmung in Privatbesitz befand (Schuckert A.G.) günstig, da an Unterhaltungskosten und Neuanschaffungen nur das nötigste geleistet wurde. Die Übernahme des Betriebes durch die Stadtgemeinde fiel dann mit dem Zeitpunkt zusammen, an welchem die fortgeschrittene Abnützung und technische Alterung der Anlagen erhöhte Unterhaltungsaufwände notwendig machten. Dies bewirkte dann bei der Straßenbahn in den folgenden Jahren eine Steigerung des verdeckt bereits vorhandenen Defizits und erforderte zusammen mit der bestehenden Überbewertung der Anlagewerte für die künftigen Jahre erhebliche Aufwendungen zu deren Beseitigung. Die Übernahme des Betriebes in städtische Verwaltung erfolgte am 1. April 1909.[229] Der Kaufpreis betrug zusammen mit dem Elektrizitätswerk Mk. 1 900 000.— Die früheren Angestellten der Schuckert A.-G. wurden von dem Zeitpunkt der Übernahme ab von der Stadt als Gemeindebeamte übernommen. Einen Einblick in die Entwicklung des Straßenbahnunternehmens von seiner Betriebnahme ab gewährt uns folgende Tabelle:[230]

228. Siehe oben Seite 76.
229. Verw. Ber. d. St. R. V. 1909.
230. Zusammengestellt nach den Verw. Ber. d. St. R. dieser Jahre.

Jahr	Ges.Einnahmen	beförd.Personen	Betriebsausgaben[3]) Mk.	Betriebsüberschuß bezw. Verlust
1903/04	114 528.—	1 139 534	92 660.—	Mk. + 21 868.—
1904/05	122 696.—	1 220 318	102 695.—	„ + 20 001.—
1905/06	121 762.—	1 219 236	92 776.—	„ + 28 986.—
1906/07	121 122.—	1 209 248	104 580.—	„ + 16 524.—
1907/08	130 597.—	1 299 430	108 239.—	„ + 22 358.—
1908/09	136 265.—	1 371 406	110 447.—	„ + 25 818.—
1909/10[232]	142 381.—	1 480 519	116 835.—	„ + 25 846.—
1910	139 062.—	1 513 025	116 936.—	„ + 22 126.—
1911	164 835.—	1 831 069	178 537.—	„ — 13 683.—
1912	175 640.—	1 934 835	184 675.—	„ — 9 035.—
1913	178 950.—	2 054 134	189 838.—	„ — 10 888.—
1914	182 328.—	2 138 295	198 976.—	„ — 16 648.—

6. Soziale Verhältnisse.

Allgemeine Entwicklung der Bevölkerung. In der Zeit nach 1868, nachdem alle einschränkenden Maßnahmen der Bevölkerungspolitik gefallen waren,[233] nachdem ferner in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Ausbau der sanitären Einrichtungen erfolgt war und die Industrialisierung eine bessere, billigere und umfangreichere Versorgung einer größeren, wachsenden Bevölkerung ermöglichte, waren die Grundlagen für eine rasche Vermehrung der Bevölkerung der Stadt Regensburg gegeben.

Es zeigte sich auch nach dem Jahre 1871 ein schnelles Zunehmen der Bevölkerung der Stadt. So betrug[234]

im Jahre	die Einwohnerzahl	Zunahme bezw. Abnahme
1871	29 185	— (Kriegsausfall!)
1875	31 504	+ 2 319
1880	34 516	+ 3 012
1885	36 093	+ 1 577
1890	37 934	+ 1 841
1895	41 471	+ 3 537
1900	45 429	+ 3 958
1905	48 801	+ 3 372
1910	52 624	+ 3 823
1914	55 000 (rund)	+ 2 376

Trotz des schon im Jahre 1876 einsetzenden Geburtenrück-

231. Ausschließlich Kapitaldienst und Abschreibungen.
232. Siehe oben Seite 76 Anmerkung 1.
233. Siehe oben Seite 36 ff.
234. Vgl. damit die Tabelle S. 50.

ganges, der das ganze Jahrhundert hindurch weiter zunahm, hat doch die Einwohnerzahl der Stadt dauernd und in ganz erheblichem Maße zugenommen. Dies ist neben der Zuwanderung vom Lande hauptsächlich der geringeren Säuglingssterblichkeit und einer Erhöhung des durchschnittlichen Lebensalters zuzuschreiben, die ihrerseits wiederum dem günstigen Einflusse der sanitären Einrichtungen (1875 Wasserleitung, 1888 Schlachthof, 1889 Beginn der Kanalisation, 1906 Hausmullabfuhr u. a.) zu verdanken sind.

Die Geburtenhäufigkeit ist von 1876 an ständig zurückgegangen und hatte im Jahre 1907 ihren tiefsten Stand erreicht; noch im Jahre 1876 kamen auf 1000 Einwohner 38,1 Geburten, im Jahre 1910 dagegen nur mehr 28,0, 1907 27,8; lediglich in den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts war eine vorübergehende Zunahme der Geburtenhäufigkeit zu beobachten.

Die Sterblichkeitsziffer ist während dieser Zeit ganz erheblich zurückgegangen; so betrug die Sterblichkeit auf 1000 Einwohner berechnet im Jahre 1876 34,0 und hielt sich in den folgenden Jahren stets zwischen 30 und 35, ist aber dann bis zum Jahre 1910 auf 23,6 zurückgegangen; sie stand anfangs des 20. Jahrhunderts immer unter der Geburtenziffer oder entwickelte sich fast parallel mit ihr.

Daß die bayerische Gewerbe- und Sozialgesetzgebung von 1868 einen unverkennbaren Einfluß auf die Vermehrung der Bevölkerung ausübte, erscheint unzweifelhaft. In diesem Sinne berichtet auch der Stadtmagistrat Regensburg:[235] „Aus dieser großen Anzahl der geschlossenen Ehen (504 im Jahre 1869 d. s. um 220 mehr als im Jahre 1868!) ersehen wir, welches wichtige Moment in der Entwicklungsgeschichte der Bevölkerung die neue Gesetzgebung bildet, welche leider zu lange auf sich warten ließ und geeignet ist, die bedeutendste sittliche Umwälzung hervorzurufen. Die Veränderung, welche die Erleichterung der Verehelichung zur Folge hatte, wird sich zwar anfänglich nur in der Abnahme der unehelichen Geburten nachweisen lassen, die tiefere allmähliche Einwirkung der Familien-Erziehung und der zeitigen Gründung einer Familie, . . . wird in späterer Zeit sicher ihre Rückwirkung auf Sitte, Intelligenz und Arbeitslust äußern".

Interessant ist es, das Wachstum der Bevölkerung der Stadt Regensburg in 5jährigen Intervallen zu beobachten, wie sie sich aus den allgemeinen Volkszählungen des Deutschen Reiches seit dessen Neugründung ergaben. Die Zahl der Einwohner hatte sich von 1871 bis 1910 beinahe verdoppelt. Die höchste Zunahme trat um die Jahrhundertwende in Erscheinung mit einer fast 10%igen

235. Verw. Ber. d. St. R. V. Jahre 1869, S. 6.

Vermehrung in 5 Jahren. Die prozentuale Zunahme ergibt folgendes Bild:[236]

Die Einwohnerzahl betrug:			
1871	29 185	Einwohner	
1875	31 504	„	d. i. eine Zunahme von 7,9%
1880	34 516	„	„ „ „ „ „ 9,6%
1885	36 093	„	„ „ „ „ „ 4,6%
1890	37 934	„	„ „ „ „ „ 5,1%
1895	41 471	„	„ „ „ „ „ 9,3%
1900	45 429	„	„ „ „ „ „ 9,5%
1905	48 801	„	„ „ „ „ „ 7,4%
1910	52 624	„	„ „ „ „ „ 7,8%
1914	55 000	„	„ „ „ „ „ 4,3%

Bis zu Beginn des Jahres 1912 war die Zahl bereits auf 53 400 gestiegen; im Jahre 1914 wurde die mittlere Bevölkerungszahl mit 55 000 angenommen.

Hygienische Verhältnisse. Daß die verbesserten hygienischen Verhältnisse in erster Linie dazu beitrugen, diese rasche Vermehrung der Bevölkerung überhaupt zu ermöglichen, ist kaum bestreitbar. Der zunehmende Wohlstand der Bevölkerung und die bessere Bezahlung der Arbeiter und Angestellten und die hieraus sich ableitende erhöhte Steuerkraft der Stadt befähigten diese, auf dem Gebiete der Gesundheitspflege und Sozialpolitik fördernd und fortschrittlich einzugreifen.

Die Errichtung der Wasserleitung in Verbindung mit dem Wasserwerk und die Erbauung des Städt. Schlachtviehhofes wurde bereits oben[237] des näheren ausgeführt.

Besondere Bedeutung für das Gesundheitswesen der Stadt kam der Kanalisation zu. Die Anlage der ersten Kanäle in Regensburg geht auf die Jahre 1838/39 zurück; diese entsprachen aber in keiner Weise den an sie gestellten Anforderungen. Sie ließen noch Wasser durch, das dann in die überall in der Nähe gelegenen Brunnen gelangte und diese verunreinigte. Dies war umso gefährlicher, als man bedenken muß, daß die Brunnen damals die Hauptquellen der Wasserversorgung der Stadt darstellten, da noch im Jahre 1840 erst in 22 Privathäusern Wasserleitungswasser vorhanden war.[238] So hatte auch nach der Ansicht der Regierungsmedizinalreferenten eine den Anforderungen der Sanitätspolizei nicht entsprechende Konstruktion und Benützung der Kanäle einen nicht geringen Anteil an

236. Zusammengestellt nach den Verw. Ber. d. St. R. v. 1900, 1905, 1910/11 ff.
237. Wasserwerk siehe oben S. 71 ff.
Schlachtviehhof siehe oben S. 77 ff.

dem verschiedentlichen Auftreten des Typhus in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Nach einem Regierungsauftrag vom 16. Juni 1860 ging dann die Stadt daran, die Kanäle nach einer Regierungsanweisung hygienisch einwandfrei zu gestalten und neue anzulegen; bis zum Jahre 1869 war der größte Teil der Stadt auf diese Weise kanalisiert. Zu einem großen, einheitlichen Kanalisationsprojekt, das die Stadt vom Bahnhof bis zur Donau umfassen sollte, kam man erst 1886/87. Die Vorarbeiten hierzu nahmen den ganzen Sommer 1887 in Anspruch. Bis zum Jahre 1890 waren die ersten Baulose ausgeführt, die weitaus den größten Teil des Projektes umfaßten. Einzelne kleinere Ausführungen wurden auf die folgenden Jahre, hauptsächlich bis 1895, verteilt. Im Jahre 1910 war die Kanalisation der Stadt durchgeführt.[239] Größte Bedeutung erlangte die Kanalisation für das Wohnungswesen. Die Hauptmißstände im Wohnungswesen waren lange Zeit, wie auch in anderen Städten, in den unzureichenden und ungesunden Abortverhältnissen zu suchen; diese wurden mit dem Fortschreiten der Einrichtung der Schwemmkanalisation immer mehr beseitigt. Ende 1900 hatten in Regensburg erst 736 Anwesen Spülaborte, dagegen waren es im Jahre 1908 schon 1462 Gebäude; wenn man die Gesamtzahl der bewohnten Gebäude um diese Zeit auf 2450 ansetzt, so waren davon 60% kanalisiert. 1910 waren im Durchschnitt von allen Aborten 84,2% Spülaborte.[240]

Das ziemlich rasche Anwachsen der Zahl der Anschlüsse wurde durch besondere ortspolizeiliche Vorschrift über die Entwässerung der Gebäude erzielt, in welchen der Anschluß von Gebäuden und Anwesen an die städt. Kanalisation immer dann zur zwingenden Pflicht gemacht wurde, wenn sie an Straßen lagen, in welchen durch die Stadtgemeinde Schwemmkanäle, d. h. Kanäle neuen Systems ausgeführt worden waren. Da jedoch die Durchführung dieser Zwangsvorschrift mit einer gewissen Härte verbunden war und in der Tat bei minderbemittelten Hausbesitzern auf Schwierigkeiten stieß, so wurde die Schaffung eines Darlehensfonds für minderbemittelte Hausbesitzer beschlossen. Nach den Satzungen konnten aus dem Darlehensfonds an Hausbesitzer, welche nicht in der Lage waren, die Kosten für die Entwässerung oder eine sonstige dauernde sanitäre Einrichtung oder Verbesserung ihres Hauses selbst aufzubringen oder anderweitig zu beschaffen, Darlehen gegen mäßige Zinsen und ratenweise Rückzahlung gegeben werden. Diese Ein-

238. Pongratz, a. a. O. S. 66.
239. Verw. Ber. d. St. R. v. 1910; Pongratz, a. a. O. S. 66.
240. 100% Spülaborte hatte der Stadtteil Lit. B (von 364 Häusern 364!) und den geringsten Prozentsatz Lit. K mit 32% (von 148 Häusern nur 48).

richtung hatte sehr segensreich gewirkt; die Rückzahlungen erfolgten ziemlich pünktlich.[241]

Ferner bedeutete eine ganz wesentliche Verbesserung der sanitären Verhältnisse, namentlich für die älteren Stadtviertel, die im Jahre 1905 zunächst versuchsweise in zwei Stadtbezirken, und seit 15. Mai 1906 im ganzen Stadtbezirk endgültig eingeführte Hausmullabfuhr.

Die Stadt ist seit dem Jahre 1893 im Besitze einer Desinfektionsanstalt, um Kleider, Wäschestücke, Betten u. dergl. Gegenstände der an ansteckenden Krankheiten leidenden und verstorbenen Personen desinfizieren zu können. Die Inanspruchnahme dieser Einrichtung durch mittellose Personen war unentgeltlich. Weiter hat die Stadtgemeinde zur Desinfektion von Wohnungen zwei Lingnersche Desinfektionsapparate der freiwilligen Sanitätskolonne zur Verfügung gestellt; die Ausführung der Desinfektionen wurde durch staatlich geprüfte Desinfektoren vorgenommen. Außerdem hatte der Stadtmagistrat im Jahre 1910 zur Isolierung der an ansteckenden Krankheiten Leidenden ein Döckersches Seuchenhaus angeschafft.

Neben der Einführung der obligatorischen Kinderimpfung wurde eine Städtische Beratungsstelle für stillende Mütter, ein Säuglingsheim und mehrere Kinderhorte eingerichtet.

Das Gesundheitspersonal in seiner zunehmenden Anzahl (Ärzte, Hebammen u. dgl.) sorgte weiterhin, mit den neuesten Errungenschaften der modernen Wissenschaft ausgerüstet, für die Bewahrung und Verlängerung des Lebens des Einzelnen. So stieg die Zahl der Ärzte von 1870—1900 von 22 auf 42 (und 2 Zahnärzte).[242]

Von weitragender Bedeutung für die städtische Bevölkerung wurden die hygienischen Einrichtungen der Lebensmittelversorgung. In erster Linie sind hier die Fleischbeschau und die Nahrungsmittelkontrolle- bezw. Untersuchung anzuführen, die für eine gesunde und unverfälschte Versorgung mit Nahrungsmitteln zu sorgen hatten. Hauptsächlich die Milchlieferungen wurden genau überwacht, daneben aber auch Stichproben von Bier, Schmalz und Butter, Mehl, Wurst, Wasser, Wein usw. vorgenommen und untersucht. So wurden im Jahre 1910 allein in der Städt. Untersuchungsanstalt für Nahrungs- und Genußmittel 3578 Untersuchungen durchgeführt, die nur in wenigen Fällen zu Beanstandungen führten. Marktpolizei, Fleischbeschau und Gewerbekontrolle waren die wichtigen ausführenden Organe dieser Institution.

Die Ausgaben der Stadt Regensburg für das Gesundheits- und Hygienewesen (nach 1871)[243] betrugen unter Einschluß der Aus-

241. Festschrift d. St. R. v. 1910.
242. Verw. Ber. d. St. R. v. 1870—1910.
243. Die Zahlen bis 1871 siehe oben S. 51.

gaben für Krankenanstalten, Begräbnisanstalten, Lebensmittelvisitationen, öffentliche Brunnen, Kanal- und Straßenreinigung, Badeanstalten, Abdeckerei, Impfungen und Gesundheitsrat:[244]

	Mk.		Mk.
1872	10 697	1888	69 077)
1873	24 298	1889	168 985) [245]
1874	37 975	1890	194 437)
1875	34 373	1891	39 632
1876	34 558	1892	53 920
1877	38 146	1893	51 240
1878	38 933	1894	45 493
1879	30 281	1895	64 286
1880	26 254	1896	47 156
1881	27 945	1897	48 082
1882	34 418	1898	40 860
1883	27 000	1899	44 718
1884	26 938	1900	54 982
1885	32 302	1900)	65 000
1886	39 933	1914)	
1887	40 360		

Soziale Einrichtungen. Während die gemeindlichen Aufwendungen für Gesundheit und Hygiene in erster Linie den Zweck verfolgen, durch Verwirklichung der Anforderungen der modernen Hygiene Krankheiten und Seuchen zu verhüten, zu lindern und zu heilen, werden die Ausgaben für Wohltätigkeit und sozialpolitische Einrichtungen hauptsächlich unter dem Gesichtspunkte der sozialen Fürsorge gemacht. Sie sollen Personen, welche mangels eigener Kräfte oder infolge besonderer Umstände hilfsbedürftig sind, das zur Erhaltung des Lebens oder der Gesundheit Unentbehrliche verschaffen. Durch solche Maßnahmen wurden Armut und Elend bedeutend gemindert und Notstände, die in früheren Zeiten an der Tagesordnung waren, aus der Welt geschafft.

Die Grundlage für die Neuordnung des Armenwesens bildete die staatliche Armengesetzgebung vom 29. April 1869, der die jeweiligen kommunalen Anordnungen angepaßt werden mußten. Das Zusammenarbeiten der öffentlichen und privaten Fürsorge wurde erleichtert, während das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden durchaus gewahrt wurde. Die Leitung der Armenpflege wurde ausschließlich dem Armenpflegschaftsrat zugeteilt, welcher dem Stadtmagistrat koordiniert war. Die Unterstützungen selbst waren entweder

244. Pongratz, a. a. O. Seite 19; Verw. Ber. d. St. R. v. 1870—1910.
245. Einschließlich Ausgaben für Neukanalisation.

dauernde oder einmalige. Neben Geldunterstützungen gab das Armenamt hauptsächlich Mietzinsbeiträge und Naturalabgaben, wie Heizmaterial, Wäsche, Kleider u. dgl. Außer dieser Fürsorge in der Form der offenen Unterstützung gab es die geschlossene Fürsorge in Versorgungsheimen und Krankenanstalten für die Erwachsenen, in Jugendheimen, Erziehungsanstalten u. dgl. für die Jugend. Die finanziellen Grundlagen zur Ausführung der Armenversorgung waren im Gesetz von 1869 festgelegt. Dieses sah die Hilfsquellen der örtlichen Armenhilfe vor allem in den Nutzungen des Lokalarmenfonds und der stiftungsgemäß für Armenzwecke verwendbaren Wohltätigkeitsstiftungen, in gesetzlichen Einnahmen, die aus Strafanteilen und sonstigen Abgaben sich zusammensetzten und in den Zuschüssen der Gemeindekassen oder sonstiger öffentlicher Stellen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gestaltung der Lage der Armenkasse für Regensburg:[246]

Jahr	Gesamtausgaben absolut	auf den Kopf der mittl. Bevölkerg.	Gemeindl. Zuschuß
1880	117 228	3,40	84 823
1885	124 835	3,47	101 713
1890	123 372	3,27	108 500
1895	136 741	3,33	107 493
1896	137 769	3,28	105 550
1897	141 439	3,29	108 492
1898	145 797	3,36	112 991
1899	142 677	3,28	107 670
1900	147 132	3,27	115 186
1901	146 904	3,20	115 456
1902	152 200	3,28	118 470
1903	156 225	3,32	117 181
1904	151 971	3,18	116 403
1905	149 872	3,09	105 360
1906	144 872	2,94	91 599
1907	143 678	2,88	90 794
1908	145 309	2,88	92 827
1909	145 616	2,96	80 707
1910	154 714	2,82	87 552
1911	162 502	3,11	84 229
1912	169 901	3,12	73 242
1913	172 537	3,16	66 378
1914	177 189	3,22	87 742

246. Hummel, a. a. O. S. 181 a.

Die Zahl der von der Armenpflege dauernd unterstützten Personen war in diesen Jahren geringer geworden und besonders von 1904 ab in ganz erheblichem Maße.[247] Damit verringerten sich von selbst auch die Ausgaben für die Armenpflege, insbesondere die von der Gemeinde an die Armenkasse zur Deckung der Fehlbeträge zu leistenden Zuschüsse. So betrugen:[248]

in den Jahren	1881	1908
die Zahl der dauernd Unterstützten (absolut)	2 181	966
auf 1000 Einwohner (relativ)	62,9	19,1
Die Gesamtausgaben im Ganzen	Mk. 118 241.—	Mk. 145 309.—
auf den Kopf der mittleren Bevölkerung	Mk. 3,42	Mk. 2,88

Die Fürsorgeleistungen der Stadt für Arme und Bedürftige wurden aber mit der Abnahme der armenpfleglichen Leistungen keineswegs geringer, sondern es konnten die durch Entlastung der Armenkasse freigewordenen Beträge in immer steigendem Maße den Bedürftigen in anderer Weise, hauptsächlich durch freie Wohlfahrtseinrichtungen der Gemeinde wieder zugewendet werden, ohne daß diese Unterstützungen die rechtlichen Wirkungen einer Armenunterstützung auslösten.

Seit dem Jahre 1908 hatte die Stadtgemeinde Regensburg einen sozialen Hilfsfonds geschaffen, der für eine Verwendung zu sozialen Zwecken und Einrichtungen in solchen Fällen geschaffen wurde, in denen eine gesetzliche Notwendigkeit zur Leistung für die Gemeinde nicht bestand. Der Fonds wurde mit ministerieller Genehmigung aus den Überschüssen der Städt. Sparkasse, soweit sie nicht dem Reservefonds zugeschlagen wurden, ferner aus den Erträgnissen der Städt. Pfandleihanstalt unterhalten. Die Zuwendungen aus dem Fonds wurden hauptsächlich hingegeben für Pensionen, Volksschulen und die Hilfsschule für Schwachbefähigte, für Spielplätze, Lehrlingsheime, Armen- und Wohnungsfürsorge, Bekämpfung der Kinder- und Säuglingssterblichkeit, die Fürsorge für Lungenkranke u. a. m.[249]

Die Krankenkassen. Die Gemeindekrankenversicherungskasse wurde durch das mit dem 1. Dezember 1884 in Kraft getretene Reichsgesetz, die Krankenversicherung der Arbeiter betr., ins Leben gerufen. Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen wurde ihre Verwaltung unentgeltlich durchgeführt. Die Beiträge machten 1,5% des Tagelohnes aus, wobei 1% der Arbeitnehmer und 0,5% der Arbeitgeber zu tragen hatte.

247. Verw. Ber. d. St. R. v. 1905.
248. Festschrift d. St. Mag. Regensburg v. 1910.
249. Festschrift d. St. Mag. Regensburg v. 1910.

Jahr	Mitglieder	Einnahmen Mk.	Ausgaben Mk.
1885	8 530	31 932	24 601
1886	7 028	26 477	30 560
1870	6 853	44 585	38 355
1875	7 534	59 008	50 757
1900	8 703	65 112	57 037
1905	9 193	69 580	61 735
1910	9 872	78 133	69 896 [250]

Außerdem bestanden um die Jahrhundertwende neben der Gemeindekrankenkasse folgende Betriebskrankenkassen, deren Mitglieder von den Beiträgen zur ersteren befreit waren:[251]

1.	Die Ortskrankenkasse f. Bauhandwerker	mit 1912	Mitgliedern
2.	„ Betr.-Krankenkasse d. Bay. Granit A.G.	„ 1012	„
3.	„ „ „ „ Zuckerfabrik	„ 283	„
4.	„ „ „ „ Manz A.G. Verlag	„ 71	„
5.	„ „ „ „ Fa. Pustet, Verlag	„ 136	„
6.	„ „ „ „ Steingutfabrik Waffler	„ 99	„
7.	Der Allg. Arbeiter-Krankenunterstützungs-Verein	„ 57	„
8.	Die Friedrich Pustet'sche Hauskasse	„ 159	„
9.	Die Buchdruckerunterstützungskasse	„ 114	„

Der private Stellennachweis. Die mittelalterlichen Zünfte können zu einem gewissen Grad auch als Arbeitsnachweisstellen angesehen werden, und die an ihrer Stelle vielfach gegründeten Handwerkerinnungen der neuesten Zeit haben auch Bestimmungen über Arbeitsvermittlung allenthalben in ihre Statuten aufgenommen. Vor allem aber setzten dann die Arbeitnehmerverbände und Gewerkschaften den Gedanken der Arbeitsvermittlung in die Tat um, da die Notwendigkeit und die Vorteile des organisierten Arbeitsnachweises mit der zunehmenden Industrialisierung klar zu Tage traten.

In Regensburg hatten die Innungen vor dem Jahre 1900 keine Arbeitsnachweisstellen eingerichtet, einerseits da es an einem Bedürfnis mangelte, andererseits wegen des ablehnenden Verhaltens der Gesellenausschüsse. Vereinzelt bestanden dagegen Facharbeitsnachweise, die die Gehilfen einiger Gewerbe gegründet hatten, infolge der geringen Inanspruchnahme durch die Arbeitgeber aber keine nennenswerten Resultate erzielten. Daneben bestanden noch

250. Hummel, a. a. O. S. 39 ff. Verw. Ber. d. St. R. v. 1905, 1910,
251. Hummel, a. a. O. S. 39 ff.

einige Stellenvermittlungen konfessioneller Vereine und eine Anzahl gewerbsmäßiger Verdingungsstellen.[252]

In diesem Rahmen betätigte sich die private Stellenvermittlung in Regensburg bis zum Jahre 1900, in das die Gründung des Städt. Arbeitsamtes fällt. Auf dem Verhandlungswege gelang es in den Jahren 1902/03, die Vermittlungen aller in Regensburg bestehenden Innungen an das Städt. Arbeitsamt anzuschließen. Die in den folgenden Jahren gegründeten Innungen überließen gleichfalls dem Städt. Arbeitsamt den Stellennachweis. Auch die in Regensburg bestehenden Gewerkschaften stellten den Arbeitsnachweis über kurz oder lang ein, nachdem sie sich von der erfolgreichen Vermittlung des Städt. Arbeitsamtes überzeugt hatten.[253]

Die private Erwerbslosenfürsorge. Die Ungunst der Arbeitsverhältnisse bei schlechter Konjunktur hatte die Arbeitnehmerverbände veranlaßt, sich Unterstützungskassen für arbeitslose Mitglieder anzugliedern, um diesen das Abwarten besserer Zeiten zu ermöglichen.

In Ansehung dieser Tatsachen hatten sich auch die in Regensburg vorhandenen Gewerkschaften solche Unterstützungskassen angegliedert, die größtenteils in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts gegründet wurden. Doch entbehrte die gewerkschaftliche Arbeit damals, in ihren ersten Jahren und bis vor dem Kriege von 1914 durchaus noch einer geregelten und straffen Organisation. Eigene Geschäftsstellen mit hauptamtlichen Leitern fehlten vielfach oder waren doch meistens erst im Entstehen begriffen. Die allgemeinen Bestimmungen über Erwerbslosenunterstützung bei den damals in Regensburg bestehenden größeren Verbänden waren in ihren wesentlichen Punkten gleich.[254] Im allgemeinen kann man die von privater Seite betriebene Erwerbslosenunterstützung von damals als einen Ersatz für die später reichsgesetzlich geregelte Arbeitslosenversicherung (nach 1918) ansehen; z. T. existieren sie noch in der Nachkriegszeit als Zusatzunterstützungskassen weiter.[255]

Der öffentliche Arbeitsnachweis. In Regensburg machte sich erst später als anderwärts das Bedürfnis nach einer öffentlichen Arbeitsvermittlungsstelle geltend, da seit langer Zeit charitative Vereine auf diesem Gebiete eine erfolgreiche Tätigkeit ausgeübt hatten. Ein städtisches Arbeitsamt wurde daher erst mit Wirkung vom 1. Januar 1900 ab errichtet. Mit der zunehmenden In-

252. Diese wurden hauptsächlich gerne von weiblichen Dienstboten aufgesucht und oft mit Erfolg benützt.
253. Verw. Ber. d. St. R. v. 1900—1905; Hummel, a. a. O. S. 143 ff.
254. Die Grundlage für den Bezug bildete eine 52 wöchentl. Beitragsleistung; diese war nach Altersklassen oder nach Stundenlohnhöhen abgestuft.
255. Hummel, a. a. O. S. 147 ff.

dustrialisierung der Wirtschaft, dem steigenden Bedarf nach Arbeitskräften wie auch der durch Bevölkerungszuwachs entstandenen Nachfrage nach offenen Stellen, ergab sich immer mehr das Bedürfnis nach geregelter, organisierter Arbeitsvermittlung. Größere Städte gingen deshalb an die Errichtung amtlicher Arbeitsnachweise für sämtliche Erwerbszweige, und ihr erfolgreiches Wirken veranlaßte zur Nachahmung. Die ersten Anregungen zur Errichtung eines Städt. Arbeitsamtes in Regensburg gingen zurück auf ministerielle Bekanntmachungen vom Juli 1894, März 1896 u. a. Den wiederholten Aufforderungen der Bayer. Regierung zur Errichtung eines Arbeitsamtes in Regensburg wurde endlich im Jahre 1900 entsprochen, nachdem die konfessionellen Gesellen- und Handwerkervereine ihrerseits auf ein weiteres Wirken in dieser Hinsicht verzichtet hatten.[256] Die Vermittlungsstelle bestand aus männlichen und weiblichen Arbeitsnachweisen und erhielt einen Staatszuschuß. Die Arbeitsvermittlung selbst wurde unentgeltlich ausgeführt. Gleichzeitig wurde das Städt. Arbeitsamt im Gründungsjahr zur Hauptvermittlungsstelle für den Regierungsbezirk Oberpfalz erhoben und ihm somit neben dem lokalen auch der interlokale Verkehr übertragen. Gleich im ersten Jahr des Bestehens ergab sich ein außerordentlich reger Betrieb, und im Laufe der folgenden Jahre nahm die Zahl der Vermittlungen dauernd zu. Die folgende kurze Zusammenstellung soll einen summarischen Überblick über die Vermittlungstätigkeit des Amtes während der angeführten Zeit geben:[257]

(männliche und weibliche Abtlg. zusammen)

Jahr	Stellen-Angebote	Stellen-Gesuche	Besetzte Stellen	Befriedigt wurden von je 100 Stell.-Angebote	Stell.-Gesuche
1900	3 803	3 522	1 821	47,8	51,7
1905	3 817	3 635	1 903	49,8	52,3
1908	7 310	6 231	5 093	69,7	81,7
1910	9 789	8 791	6 838	69,8	77,8
1912	11 989	12 395	9 593	80,0	77,4
1914	14 330	14 197	11 027	73,7	74,3

Als ein Nebenzweig der Arbeitsvermittlung wurde dieser die Lehrlingsvermittlung angegliedert, die sich in ihren Auswirkungen als eine segensreiche soziale Maßnahme erwies.

Vom Staat und Kreis wurden jährlich dem gemeindlichen Arbeitsamt Beihilfen zur Deckung der Kosten gewährt.

Die Städt. Erwerbslosenfürsorge. Die Stadt Regensburg bemühte sich auf ministerielle Anregung hin in den Jahren

256. Hummel, a. a. O. S. 213 ff.
257. Hummel, a. a. O. S. 217.

1900 und 1901, den vielfach in den Wintermonaten aufgetretenen Arbeitsmangel durch Fortführung begonnener gemeindlicher Bauten zu beheben. Sie machte aber dabei die Erfahrung, daß die Arbeitswilligkeit nicht sehr rege war; die Beteiligung war sehr gering und man nahm daher an, daß die Notwendigkeit der Schaffung einer besonderen Arbeitslosenfürsorge für Regensburg nicht bestand. Außerdem war der Grad der Arbeitsintensität bei den an gemeindlichen Bauten Beschäftigten sehr gering. Die Stadt entschloß sich daher mit einem Privatunternehmer ein Abkommen zu treffen, wonach dieser abwechselnd Arbeitslose in einer Anzahl von 30 Arbeitern pro Woche und einem Taglohn von Mk. 1.50 zu beschäftigen hatte.

Im Jahre 1909 gab das Armenamt der Stadt, durch seine Erfahrung beim Auszahlen der Armenunterstützungen dazu berufen, eine Anregung an den Stadtmagistrat, er möge sich mit der Abfassung eines Ortsstatuts, das die Arbeitslosenunterstützung regeln sollte, beschäftigen. Das Ergebnis der daraufhin eingeleiteten Untersuchungen und Beratungen bildeten die „Bestimmungen über die Regelung der Arbeitslosenbeschäftigung". Diese legten vor allem das Arbeiten bei den Notstandsbauten fest durch genaue Vorschriften über Zulassung verheirateter und lediger Arbeiter, über Arbeitsvermittlung, Kündigung u. dgl.; nach diesem Statut wurde bis 1914 verfahren. In der Zwischenzeit bildeten Fragen der Arbeitslosenfürsorge wiederholt den Gegenstand eingehender Beratungen der Städt. Kollegien, allein der geringe Umfang der Arbeitslosigkeit ließ eine Einführung der Arbeitslosenversicherung vorerst nicht als nötig erscheinen.[258]

Das Wohnungswesen. Hinsichtlich der städtischen Wohnungsfürsorge gehen die ersten Ansätze gemeindlicher Wohnungspflege in Regensburg auf das Jahr 1901 zurück, in welchem auf wiederholte Anregungen von seiten der Regierung hin eine Wohnungskommission eingesetzt wurde. Die Stadt wurde in 4 Wohnungsbezirke eingeteilt und der Kommission die Aufgabe zuerkannt, Verbesserungen der Wohnungsverhältnisse, namentlich der Minderbemittelten zu bewirken, Mißstände zu beseitigen und geeignete Fürsorgemaßnahmen zu ergreifen. Wie die Dinge lagen, war der Hauptübelstand auf dem Gebiet der Wohnungsverhältnisse der Arbeiter und minderbemittelten Bevölkerungsklassen nicht in einem Mangel an Wohnungen für diese Schicht überhaupt zu sehen, sondern in den ungenügenden hygienischen Verhältnissen der alten Häuser, die sich aus der engen Bauweise der alten und z. T. dichtbewohnten Stadtteile ergaben. Diese ungenügenden Zustände zu erforschen und womöglich abzustellen wurde die vornehmlichste Auf-

258. Hummel, a. a. O. S. 219; Verw. Ber. d. St. R. v. 1909/10/11.

gabe der Wohnungskommission, die sich aus Bausachverständigen, Ärzten und Mitgliedern der Stadtverwaltung zusammensetzte. Gegen Ende des Jahres 1904 kamen die Wohnungserhebungen zu einem Abschluß und zwar waren bis dahin sämtliche vorhandenen Wohnungen, abgesehen von den Neubauten und großen Herrschaftshäusern, besichtigt.[259]

Aus den Ergebnissen war zu ersehen, daß über ein Drittel der inspizierten Wohnungen zu Beanstandungen Anlaß gab; die Hauptübelstände waren Überfüllung, die mangelhaften Abortverhältnisse, das Halten von Geflügel u. a. m.; was an Abhilfemaßnahmen von den meist verschuldeten Hausbesitzern dieser Stadtteile verlangt werden konnte, wurde auf dem Wege polizeilicher Verordnungen zwecks möglichster Beseitigung der Übelstände gefordert und in den meisten Fällen auch erreicht. Allgemein spürbare, effektive Verbesserungen konnten aber nicht durch die Kommissionstätigkeit geschaffen werden, sondern die beste Abhilfe war die Erbauung guter und gesunder Wohnungen in unmittelbarer Nähe der Stadt. Die Stadt selbst setzte ihrerseits durch Weiterführung der Kanalisation, Einführung der Hausmüllabfuhr u. dgl. und Erlaß entsprechender polizeilicher Vorschriften ihre Kraft in den Dienst dieser neuen Aufgabe.[260] Im Jahre 1907 bestellte die Stadt auf Grund Minist. Entschl. vom September dieses Jahres einen hauptamtlichen Wohnungs-Inspektor, der in steter Fühlungnahme mit der Wohnungskommission die Feststellung und Beseitigung der Wohnungsmängel vorzunehmen hatte. Der Krieg von 1914 hemmte auch hier auf Jahre hinaus wirkungsvolle sozialpolitische Maßnahmen.

In Verbindung mit der Volkszählung von 1910 fand auch eine Wohnungszählung statt, deren Ergebnisse einen interessanten Einblick in die seit dem Beginn des Jahrhunderts bedeutend verbesserten Wohnungsverhältnisse gestatten.[261]

Die Zahl der bewohnten Häuser in Regensburg zu Ende des Jahres 1910 war 2 304; die Anzahl der Wohnungen 12 108 auf 52 624 Einwohner; davon waren

1 076 Wohnungen = 8,9% Einzimmer-Wohnungen,
3 124 Wohnungen = 25,9% Zweizimmer-Wohnungen,
2 465 Wohnungen = 20,4% Dreizimmer-Wohnungen,
1 931 Wohnungen = 15,9% Vierzimmer-Wohnungen und
3 512 Wohnungen = 28,9% Fünf- u. mehr Zimmer-Wohnungen.

Rund 44% der Bevölkerung wohnten in Wohnungen mit 2—3 Räumen, 34,8% der Bevölkerung wohnten in Wohnungen mit 5 und

259. Verw. Ber. d. St. R. v. Jahre 1904.
260. Hummel, a. a. O. S. 239 ff.
261. Verw. Ber. d. St. R. v. 1910.

mehr Zimmern und nur 4,2% der Bevölkerung mußten sich mit einräumigen Wohnungen begnügen; die übrigen (verbleibenden) 17% bewohnten die Wohnungen mit 3—5 Zimmern. Dieses Ergebnis kann wohl als ein sehr günstiges bezeichnet werden. Im Durchschnitt kamen auf eine Wohnung 3,9 Inwohner; bei Ausscheidung nach Wohnungsgrößenklassen trafen auf einräumige Wohnungen durchschnittlich 1,8 Inwohner, auf eine zweiräumige 3,5, auf eine dreiräumige 3,9, auf eine vierräumige 4,1 und auf eine fünf- und mehrräumige Wohnung 4,6 Inwohner im Durchschnitt. Berechnete man die Wohnungsdichtigkeit auf die Weise, daß man die durchschnittlich auf einen Raum treffende Personenzahl ermittelte, so entfielen bei einräumigen Wohnungen auf einen Raum 1,8 Personen, bei zweiräumigen 1,7 Personen, bei dreiräumigen 1,3 Personen und bei vierräumigen 1,0 Personen; von den fünf- und mehrräumigen Wohnungen entfielen entsprechend weniger als eine Person auf einen Raum.[262]

In Regensburg hatte wie in anderen Städten eine zielbewußte Wohnungsfürsorge erst in den letzten Jahrzehnten vor dem Krieg (1914) eingesetzt, vor allem im Zusammenhang mit dem industriellen Aufschwung und dem Wachsen der Stadt. Die Wohnungspflege und -Aufsicht wurde dabei den Städt. Behörden zugeordnet, während die Wohnungsbeschaffung durch Neubauten fast ausschließlich privaten Kreisen überlassen wurde.[263] Neben vielen Neubauten verschiedener Privatunternehmer war es hier hauptsächlich die gemeinnützige Bautätigkeit, die sich auf die Erstellung guter, verhältnismäßig billiger Kleinwohnungen erstreckte. Hauptsächlich zwei Bauvereine betätigten sich auf diesem Gebiete, der St. Wolfgangsbauverein und der Gemeinnützige Bauverein.

Der ältere von beiden, der St. Wolfgangsbauverein, wurde bereits im Jahre 1898 gegründet. Seine Hauptaufgabe war es, billige und zweckmäßige Miethäuser für Arbeiter zu erbauen. Zur Erfüllung dieses Zweckes beschaffte sich der Verein die nötigen Mittel durch Beiträge der Mitglieder und freiwillige Spenden, ferner durch Ausgabe von unkündbaren Anteilscheinen auf je Mk. 100.— und Hypothekenaufnahme. Der Mietpreis für solche Wohnungen an Mitglieder war durchschnittlich Mk. 3.50 für d. qm gegen Mk. 4—5 in der Stadt. Von 1898—1914 wurden im ganzen 19 Häuser mit einem Gesamtaufwand von Mk. 450 000.— gebaut. Die Zahl der so geschaffenen Wohnungen war:[264]

262. Verw. Ber. d. St. R. v. 1910.
263. Hummel, a. a. O. S. 149 ff.
263. Hummel, a. a. O. S. 149 ff.
264. Festschrift d. St. Mag. R. v. 1910, Hummel, a. a. O. S. 149 ff.

129 Wohnungen mit 1 Zimmer und Kochzimmer (2 Räume),
114 Wohnungen mit 2 Zimmer und Kochzimmer (3 Räume),
2 Wohnungen mit 3 Zimmer und Kochzimmer (4 Räume).

Der zweite Bauverein war der Gemeinnützige Bauverein, ein in der rechtlichen Form eines Vereins organsiertes Institut zur Behebung der Kleinwohnungsnot. Er wurde im Jahre 1911 gegründet. Seine Tätigkeit setzte von 1911/12 ein und erstreckte sich ausschließlich auf die Herstellung von Kleinwohnungen mit einem, zwei und drei Zimmern mit den nötigen Nebenräumen. Die Anzahl der erstellten Wohnungen belief sich auf 75 in 9 Wohnhäusern.

Außer diesen zwei Bauvereinen bestanden noch zwei genossenschaftliche Baugesellschaften. Die Genossenschaft Eigenheim wurde als Tochtergründung des St. Wolfgangbauvereins im Jahre 1913 ins Leben gerufen und hatte in ihr Programm als Hauptpunkt den Bau von Einfamilienhäusern aufgenommen. Sie errichtete noch im Gründungsjahr 2 Gruppenbauten mit 6 Einfamilien- und 3 Zweifamilienhäusern, die zusammen 12 Wohnungen mit je 3–4 Räumen hatten. Bezogen wurden diese Häuser meistens von Arbeitern und niederen Bediensteten.

Die zweite Genossenschaft war die Baugenossenschaft des Eisenbahnpersonals, deren Gründung ins Jahr 1899 fällt und die in den Jahren 1906/07 Miethäuser auf dem sogen. Eisbuckel, im Süden der Stadt, auf bahneigenem Grunde errichtete. In den folgenden Jahren kamen weitere Neubauten hinzu, sodaß sich die Zahl der vor dem Kriege fertiggestellten Wohnungen auf 146 in 23 Häusern erhöhte; davon entfielen auf

1906: 62 Wohnungen in 11 2stöckigen Häusern und auf
1912: 84 Wohnungen in 11 3stöckigen Häusern. Außer Eisenbahnbeamten wurden auch Postbeamte aufgenommen.

Zu erwähnen ist weiter die Gründung einer Wohnkolonie im Osten der Stadt in den Jahren 1907/08, nämlich der Siedlung Ostheim, welche die Bayer. Zuckerfabrik Regensburg als eine Arbeiterkolonie, die sich aus 12 freistehenden Bauten zusammensetzte, errichtet hatte. Den Bedürfnissen der Fabrik entsprechend wurde zunächst mit dem Bau des Ledigenheims begonnen, dessen einer Flügel für 120 männliche, ledige und der andere für 60 weibliche, unverheiratete Hilfskräfte der Fabrik bestimmt war und sowohl Einzelräume als auch große, luftige Schlafsäle enthielt. 7 weitere Gebäude umfaßten je 2 Wohnungen mit 2 Zimmern, Küche und Nebenräumen, eine weitere Häusergruppe wies 18 Wohnungen mit je einem Zimmer, Küche und Nebenräumen sowie vier Wohnungen mit zwei Zimmern und Nebenräumen auf. Ferner wurde ein Gebäude als Beamtenwohnhaus mit einer Gastwirtschaft errichtet.

Außer diesen bisher angeführten Bauten wurden noch Kleinwohnungsbauten aufgeführt von seiten staatlicher Betriebe oder ausschließlich für die im Staatsbetriebe stehende Beamte.[265]

Der Stadtmagistrat war all diesen Unternehmungen tunlichst entgegengekommen und hat sie durch Bereitstellung der Kosten für Kanal-, Wasser- und Gasleitung, sowie durch Übernahme der Straße auf die Stadt unterstützt; ferner hatte die Stadt für die südlich ziemlich hoch gelegenen Eisenbahnerwohnungen sogar mit hohen Kosten einen Hochbehälter für die Wasserleitung angelegt, um auch die obersten Geschoße der Häuser mit Leitungswasser versehen zu können und für Brandfälle und die Straßensprengung Wasser zur Verfügung zu haben.

Dagegen lehnte es die Stadtverwaltung aus Erwägungen liberaler Wirtschaftspolitik heraus ab,[266] durch eigenes Eingreifen mit öffentlichen Mitteln Wohnungen zu schaffen,[267] da durch gemeindliche Wohnungsbauten für städtische Bedienstete und Arbeiter viele kleine Hausbesitzer der inneren Stadt durch Entziehung dieser, mit festem Lohn- oder Gehaltsbezug ausgestatteten und deshalb zahlungskräftigen Mieter schwer geschädigt worden wären. Die öffentliche Hand erschwerte somit nicht unnötig die Rentabilität des privaten Kapitals, das im Haus- und Grundbesitz angelegt war und vor allem noch angelegt werden sollte.

Das Schulwesen. Wichtig war es nun, daß die rasch zunehmende Bevölkerung auch geistig und kulturell auf eine Höhe geführt wurde, die sie später in den Stand setzte, den kommenden Anforderungen eines vielfach ganz anderen Erwerbslebens gerecht zu werden. Durch die ungleich größere Produktivität der industriellen Arbeit (Arbeitsteilung) wurden erst die große Anzahl der sog. abgeleiteten[268] Einkommen ermöglicht, die ihrerseits größtenteils eine höhere Bildung zur Notwendigkeit machten;[269] mit der Entwicklung des Wirtschaftslebens und der Zunahme der Bevölkerung schritt auch das Bildungs- und Schulwesen bedeutend vorwärts.

Wie in anderen größeren Städten Bayerns, so hat auch in Regensburg das Städt. Schulwesen (Volksschulen) in diesem Zeitabschnitt eine erhebliche Förderung erfahren. Der Anfang dieser Entwicklung fällt in das Jahr 1868,[270] in welchem die Stadt nur ein

265. Hummel, a. a. O. S. 155 ff.
266. Es wurde als „aus guten Gründen für unnötig, wirtschaftlich ungesund und gefährlich erachtet".
267. Festschrift d. St. Mag. R. v. 1910.
268. Einkommen, die nicht durch direkte Teilnahme am Produktionsprozeß erworben werden.
269. Wie z. B. Einkommen aus dem Beruf der Lehrer, Ärzte, Anwälte Künstler u. v. a.
270. Festschrift d. St. Mag. R. v. 1910.

einziges entsprechendes Schulhaus hatte, nämlich das katholische Mädchenschulhaus an der Ostengasse. Die möglichst baldige Erstellung einer Anzahl von Neu- und Erweiterungsbauten für die Volksschulen war zu einem dringenden Bedürfnis geworden. Die Lösung dieser Aufgabe erwies sich jedoch ziemlich schwierig, da wegen der Trennung der Schulen nach Konfessionen und Pfarrbezirken, von der man auch in Zukunft nicht abgehen wollte, nicht nur für jede Konfession, sondern sogar für die beiden Pfarrbezirke der zwei Konfessionen eigene Schulhäuser zu errichten waren. Es wurden aber dann nach Überwindung dieser Schwierigkeiten in rascher Folge die Schulhäuser erbaut und bezogen. So Ende März 1870 das Schulhaus für protestantische Kinder oberer Stadt am Schulbergl und das Doppelschulhaus am Klarenanger für die katholischen Knaben unterer Stadt und die protestantischen Kinder unterer Stadt; im März 1872 das Doppelschulhaus zum Hl. Kreuz für die katholischen Knaben und Mädchen oberer Stadt. Im Jahre 1873 mußte das vorhin erwähnte Mädchenschulhaus unterer Stadt an der Ostengasse durch einen ansehnlichen Neubau erweitert werden. Dies waren zwar große Opfer für die Stadt Regensburg innerhalb sehr kurzer Zeit, dafür blieben aber der Stadt durch diese einmaligen erheblichen Aufwände während der nächsten 25 Jahre weitere Ausgaben für Schulhausneubauten erspart, da in den neuen Schulhäusern genügend Räume für das stetige Wachstum einer sich vergrößernden Schülerzahl vorgesehen waren. Tatsächlich war auch die Anzahl der Schulklassen von 35 im Jahre 1868 auf 70 gegen die Mitte der 90er Jahre gestiegen. Am ehesten machte sich wieder ein Bedürfnis nach Erweiterung an der katholischen Knabenschule unterer Stadt bemerkbar und so wurde den Katholiken das ganze Doppelschulhaus überlassen und für die evangelischen Kinder der unteren Stadt ein eigenes neues Schulhaus an der „von der Tannstraße" erbaut. Der Neubau wurde mit bis dahin in Volksschulen unbekannten Einrichtungen, wie Handarbeitssaal für die Mädchen, Zeichensaal für die Knaben, Turnsaal, Zentrallüftungsanlage, Baderäume und Spülaborte, versehen und war im September 1898 vollendet; die Gesamtkosten beliefen sich auf Mk. 153 000.— Auch in den Schulen der oberen Stadt ließ um die Jahrhundertwende die wachsende Zahl der Schüler die Inangriffnahme eines weiteren Schulhausneubaues als notwendig erscheinen; von einer Erweiterung der Kreuzschule sah man jedoch ab, da das Zusammentreffen übergroßer Schülermassen im allgemeinen erzieherische Nachteile mit sich bringt, die Sicherheit (Brandgefahr!) vermindert, und man vor allem auch allzuweite Schulwege für die Kinder vermeiden wollte. Unter Berücksichtigung dieser Umstände und im Interesse einer endgültigen sachgemäßen Schulbezirkseinteilung wurde der Bau eines neuen katholischen Dop-

pelschulhauses für Knaben und Mädchen im Südwesten der Stadt an der Augustenstraße durchgeführt. Auch diese Schule wurde nach den modernsten Erfordernissen ausgeführt, bekam Brausebäder, Dampfheizung, Zentrallüftung, zwei Turnhallen u. a.; das Doppelschulhaus, von dem zunächst nur die unmittelbar benötigten Räume ausgeführt wurden, kam einschließlich der inneren Einrichtung auf Mk. 300 000.— zu stehen, welcher Betrag auf dem Anleiheweg aufgebracht wurde. Im September 1901 wurde diese Schule eröffnet; zugleich vollzog man hier die endgültige Einführung der weltlichen[271] Lehrerinnen an den neuen katholischen Mädchenschulen. Im Jahre 1908 wurde dann das Schulhaus der Augustenschule mit dem vorgesehenen Flügelanbau bei einem weiteren Kostenaufwand von Mk. 100 000.— vollendet. Ferner wurde die Kreuzschule im Jahre 1909 durch einen Flügelanbau mit einstöckiger Turnhalle (2 Hallen) erweitert und bekam außer einem Oberlehrer-, Lehrer- und ärztlichen Untersuchungszimmer einen großen Zeichensaal und im Kellergeschoß ein Brausebad. Auch hiefür betrugen die Gesamtkosten etwa Mk. 100 000.—.

Die Städt. Höhere Töchterschule bezog mit dem Schuljahr 1903/04 einen Neubau, der allen neuzeitlichen Anforderungen entsprechend eingerichtet wurde. Die Gesamtkosten dieses Baues betrugen rund, mit seiner inneren Einrichtung, Mk. 278 000.—.

Der Gesamtaufwand für die städtischen Schulhäuser in dieser Zeit allein betrug weit über 1,5 Millionen Mark. Mit der äußeren Ausgestaltung des Schulwesens hatte aber auch die innere gleichen Schritt gehalten. Im Jahre 1869 bestanden 41 Schulklassen mit 2 402 Schulkindern und 41 Lehrkräften, im Jahre 1908 dagegen bereits 104 Schulklassen mit 5 189 Schulkindern und 104 Lehrkräften.[272]

Von dem Schuljahr 1905/06 ab wurde die Anzahl der Schuljahre für Knaben auf 8 erhöht, um eine Erweiterung der allgemeinen Bildung zu ermöglichen. Für diejenigen Kinder, welche zwar bildungsfähig, geistig aber so gering begabt waren, daß sie am Unterricht der Volksschule nicht mit Erfolg hätten teilnehmen können, wurde im Jahre 1907 die Hilfsschule gegründet, welche die Aufgabe hatte, diese Kinder noch zweckmäßig zu unterrichten und zu erziehen.

Vom 1. April des Jahres 1908 ab, wurden für die Volks- und Fortbildungsschulen der Stadt zwei Schulärzte aufgestellt. Deren Aufgabe bestand in der Untersuchung der ihnen zugewiesenen Schulkinder auf ihren Gesundheitszustand hin, in der Abgabe von Gut-

271. An den anderen kathol. Mädchenschulen lehrten „geistliche" Lehrkräfte, Angehörige von Frauenorden (sog. Schulschwestern).
272. Festschrift d. St. Mag. R. v. 1910.

achten und Vorschlägen, und in der Überprüfung der gesundheitlichen Verhältnisse der Schulgebäude und Schuleinrichtungen.

An Mittelschulen für Knaben waren die beiden staatlichen Gymnasien und die Kreisoberrealschule mit zusammen rund 1800 Schülern (1910) und an Mittelschulen für Mädchen die Städt. Höhere Töchterschule (mit rund 300 Schülerinnen), das Institut der Armen Schulschwestern zu Niedermünster (mit rund 400 Schülerinnen) und das Institut der Englischen Fräulein (mit rund 300 Schülerinnen) vorhanden.

Von den übrigen Unterrichtsinstituten verdienen noch besonders hervorgehoben zu werden die Staatl. Hochschule für katholische Theologie und Philosophie (Bischöfl. Lyzeum), die weltbekannte Kirchenmusikschule,[273] die Städt. Baugewerkschule und nachmalige Kreisbauschule, ferner die im Jahre 1905 gegründete Städt. Schifferschule, die im Anschluß an die Volksschule das Notwendigste über Schiffsbau, Schiffsdienst und sonstige berufliche Angelegenheiten des Schiffsdienstes der Binnenschiffahrt vermittelte; diese wollte auch den breiteren Schichten der ärmeren Bevölkerung an Stelle eines handwerklichen Erwerbs das Schiffergewerbe auf der unteren Donau zugänglich machen, das bis dahin ausschließlich von ausländischen Matrosen ausgeübt wurde.

Hier seien auch noch die von der Landw. Zentralgenossenschaft der Bayer. Bauernvereine mit großen Opfern ins Leben gerufenen und unterhaltenen Bauernkurse, einer Art Volkshochschule, erwähnt, welche erwachsenen Bauernsöhnen die günstige Gelegenheit verschaffte, sich diejenigen praktischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Kenntnisse anzueignen, deren sie in der ländlichen Gemeinde in späterer Zeit an führender Stelle (z. B. als Bürgermeister) unbedingt bedurften.

Die Steuerkraft der Bevölkerung Regensburgs. Aus dem Finanzwesen der Stadt lassen sich gewichtige Schlüsse auf die wirtschaftliche Entwicklung ziehen. Einen guten Überblick über das Wachsen der gemeindlichen Aufgaben und deren Erfüllung vermittelt uns die kommunale Finanzgebahrung. Im eigentlichen Gemeindehaushalt betrugen die

273. Die die weitere Ausbildung von bereits musikkundigen katholischen jungen Männern zum Zwecke der Schulung und Leitung katholischer Kirchenchöre zur Aufgabe hat und alljährlich von Priestern und Laien aus fernsten Gebieten besucht wird.

	Einnahmen Mk.	Ausgaben Mk.
1876	416 887	403 042
1880	577 937	492 079
1890	950 543	901 358
1900	1 059 547	848 277
1905	1 264 090	1 191 039
1908	3 002 779	2 972 397 [274]

Nicht berücksichtigt und eingeschlossen in diese Zahlen sind die Abschlußzahlen des Pfandamtes, der Sparkasse und zahlreicher sonstiger gemeindlicher Neben- und Anstaltskassen, die die einzelnen Zahlen noch um ein bedeutendes erhöht hätten.

Die Reinerträgnisse der in Regensburg bis 1910 erhobenen Verbrauchssteuern waren im Jahre 1908 (dem Jahr der höchsten Erträgnisse) folgende:[275]

	im ganzen	auf den Kopf der mittleren Bevölkerung
Lokalmalzaufschlag	Mk. 132 884)	
„ bieraufschlag	Mk. 8 068)	Mk. 2.79
Fleisch „	Mk. 48 889	Mk. 0.97
Mehl „	Mk. 45 822	Mk. 0.91
Wildpret „	Mk. 4 625	Mk. 0.09
	Mk. 240 288	Mk. 4.76

Hieraus ergibt sich eine Belastung der Bevölkerung mit Verzehrsteuern, die nicht allzuhoch war; überdies wies sie den ganzen behandelten Zeitabschnitt hindurch eine sinkende Tendenz auf; sie betrug auf den Kopf der mittleren Bevölkerung in den Jahren [276]

1876	Mk. 5.87
1880	Mk. 5.66
1890	Mk. 5.74
1900	Mk. 5.29
1905	Mk. 5.09
1908	Mk. 4.76

und vermindert sich von 1910 ab noch fast um die Hälfte auf rund Mk. 2.50. Diese Summe betraf nur mehr den Bierkonsum, da von dem genannten Jahr ab der Mehl- und Fleischaufschlag in Wegfall kam.

274. Verw. Ber. d. St. R. v. 1876—1910; Festschrift d. St. Mag. R. v. 1910,
275. Festschrift d. St. Mag. R. v. 1910.
276. Festschrift d. St. Mag. R. v. 1910; Verw. Ber. d. St. R. v. 1876—1910,

Der Gemeinde-Umlagensatz betrug in den Jahren

1876	50%
1877—1879	60%
1880—1900	70%
1901—1903	80%
1904—1907	90%
1908—1914	100%

und des Staats-Steuersolls. Die folgenden Zahlen vermitteln uns einen genauen Einblick in die Ergebnisse der Umlagenrechnung für diesen Zeitraum:[277]

Jahr	Einnahmen an Umlagen in Mk.	Auf den Kopf der mittl. Bevölkerung trafen Umlagen in Mk.
1876	107 188.—	3.43
1880	192 499.—	5.63
1890	238 378.—	6.26
1900	308 967.—	6.86
1905	412 152.—	8.50
1908	515 406.—	10.21
1914	550 890.—	10.09

Diese Zahlen stellen zwar eine absolute, zunehmende Belastung der Bevölkerung der Stadt Regensburg mit Steuern dar; sie sind aber umgekehrt auch ein Zeuge für den zunehmenden Wohlstand, da die Einkommen und sonstigen Steuergrundlagen sich ganz erheblich erhöht hatten, wie aus den folgenden Zahlen zu ersehen sein wird. Die höhere Belastung liegt lediglich in der Erhöhung des Umlagensatzes, die aber durch den wachsenden Aufgabenkreis der Stadt bedingt und durch die soziale und wirtschaftlich weitschauende Verwendung der Steuereingänge gerechtfertigt wurde. Deutlich ersichtlich wird die erhöhte Steuerkraft aus den nachfolgenden detailierten Staatssteuersolls dreier Jahrgänge:[278]

Das Staatssteuersoll von 1880:

Grundsteuer incl. ärareal. Besitzungen	Mk. 5.836.61
Haussteuer „ „ „	Mk. 73 880.99
Gewerbesteuer nach Ges. v. 1856	Mk. 68 521.02
„ „ „ v. 1879	Mk. 1 085.40
Kapitalrentensteuer	Mk. 93 152.02
Einkommensteuer	Mk. 35 352.69
	Mk. 277 828.73

277. Festschrift d. St. Mag. R. v. 1910; Verw. Ber. d. St. R. der betr. Jahre,
278. Verw. Ber. d. St. R. v. 1880, 1890, 1900;

Das Staatssteuersoll von 1890:

Grundsteuer incl. ärareal. Besitzungen	Mk. 5 806.26
Haussteuer „ „ „	Mk. 90 467.84
Gewerbesteuer nach Gesetz v. 1879	Mk. 1 127.23
„ „ „ v. 1881	Mk. 82 465 48
Kapitalrentensteuer	Mk. 120 007.13
Einkommensteuer	Mk. 41 359.89
	Mk. 341 233.83

Das Staatssteuersoll von 1900:

Grundsteuer incl. ärareal. Besitzungen	Mk. 5 678.21
Haussteuer „ „ „	Mk. 116 583.94
Gewerbesteuer nach Gesetz v. 1879/97	Mk. 1 032.02
„ „ „ v. 1899	Mk. 132 196.09
Kapitalrentensteuer	Mk. 122 550.44
Einkommensteuer	Mk. 65 678.57
	Mk. 443 719.27

Auch folgende Zusammenstellung des Vermögens und der Schulden der Stadt zeugen für die wirtschaftliche Erstarkung Regensburgs innerhalb der Zeit nach dem Krieg von 1870 bis 1914.[279]

	Vermögen in Mk.	Schulden in Mk.
1876	2 980 472.—	1 759 890.—
1880	3 471 135.—	2 601 756.—
1890	4 797 866.—	4 538 807.—
1900	7 781 265.—	7 418 716.—
1908	22 247 306.—[280]	13 878 761.—

279. Festschrift d.St.Mag.Rbg. v. 1910;

280. Zu Beginn des 20. Jahrhundert hatte die Stadtgemeinde Regensburg angefangen, rationelle Bodenpolitik zu betreiben; natürlich ließ sich bei dem Mangel an Gemeinde-Grundeigentum aus alter Zeit her ein sichtbarer Erfolg in wenigen Jahren nicht erreichen. Immerhin hatte die Stadt in den folgenden Jahren ganz erhebliche Mittel aufgewendet und in- und außerhalb ihrer Grenzen Grund und Boden sowie ältere Häuser planmäßig angekauft, vor allem um bei der Erschließung neuer Bauquartiere ihren maßgebenden Einfluß geltend machen zu können und auch im Falle eines späteren Bedürfnisses selbst zur Erbauung von Kleinwohnungen schreiten zu können.

IV. Kapitel.

Zusammenfassung und Gegenüberstellung der beiden Perioden.

Die erste Periode im Zeichen des Agrarstaates und des Kampfes um die Gewerbefreiheit.

Die Mauern, von denen die mittelalterlichen Städte umgeben waren, bildeten nicht nur deren Schutz, sondern sie stellen zugleich ein Sinnbild weitgehender Abgeschlossenheit der Städte dar, sowie ihrer gewerblichen Tätigkeit von allem regelmäßigen Verkehr mit dem, was über die nächste Umgebung hinausging. Der Handel brachte wohl seltenere Güter aus fremden Wirtschaftsgebieten für teures Geld, die breite Schicht der Bevölkerung aber lebte von der einheimischen, örtlichen Produktion. Die Stadtwirtschaft war ein in sich geschlossener, in der Hauptsache nur innerhalb seiner engen Grenzen lebender Organismus.

Der 30jährige Krieg vernichtete den bescheidenen Wohlstand und die tüchtigen technischen Traditionen, die bis dahin noch vorhanden gewesen waren. Es folgten dann nach einer schweren Übergangszeit um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert jene epochemachenden Umwälzungen auf wissenschaftlichem, sozialem und wirtschaftlichem Gebiete, die auch das Schicksal der Zünfte entschieden.[1]

Der ökonomische Liberalismus, den A. Smith theoretisch[2] begründete, zeigte den Weg, auf dem die herrschenden Übelstände beseitigt und ein besserer Zustand der Wirtschaft und eine weitgehende Harmonie der Interessenten aller an ihre Stelle gesetzt werden konnten.

Die Formen des Kleinbetriebes, die die Zünfte allein kannten und zuließen, wurden mit jedem Jahr für die wichtigsten Geschäftszweige unzweckmäßiger und unerträglicher. Die Einteilung in Meister, Geselle und Lehrling war in vielen Erwerbszweigen nicht mehr anwendbar; die alte technische Abgrenzung der Zünfte

1. Es war die totale Änderung der technischen und Verkehrsverhältnisse und die hieraus folgende vollkommene Umgestaltung in der ganzen Produktion und der lokalen und geschäftlichen Gruppierung der Menschen, welche bewirkte, daß die alten Fesseln der gewerblichen Arbeit immer drückender und beschwerlicher wurden.
2. „Untersuchungen über die Natur und die Ursachen des Völkerreichtums", 1776 erschienen;

wurde durch neue Erfindungen und Maschinen immer mehr bedroht. Dies alles mußte allmählich die Staatsmänner davon überzeugen, daß nicht nur idealistische und revolutionäre Motive das Verlangen nach Gewerbefreiheit stützten und begründeten.

„Ein bedeutsamer Zufall" sagt Pohle [3] fügte es, „daß das Jahr, das dem Inkrafttreten des Zollvereins folgte, den Beginn des Eisenbahnbaues bedeutete. Mit der Herstellung der wirtschaftlichen Einheit und der Umgestaltung des Verkehrswesens waren die beiden Hauptbedingungen für die Entstehung einer modernen Großindustrie und einer stärkeren interterritorialen Arbeitsteilung gegeben. Nun erst wurde das ganze Deutschland eine große Volkswirtschaft. Die einzelnen Landesteile rückten einander näher, ihr Zusammenhang wurde enger, ihre Verflechtung immer inniger. Die Preisbildung im ganzen Zollvereinsgebiet wurde auf eine einheitliche Grundlage gestellt.

In diesen Jahren vollzog sich der Übergang Deutschlands vom Agrarstaat zum Industriestaat, der eine bedeutende Verbesserung der gesamten Versorgung des deutschen Volkes mit Gütern bewirkte.[4]

Auch die wirtschaftliche Lage der Arbeiter hatte sich tatsächlich infolge des Zusammenwirkens vieler Faktoren, vor allem infolge der Steigerung der Produktivität der Arbeit, bedeutend gebessert. Diese Tatsache war so offenkundig, daß selbst die Sozialdemokratie darauf verzichtete, die Theorie von der zunehmenden Verelendung der Massen in der modernen Gesellschaft aufrecht zu erhalten.[5] Die zunehmende Bessergestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse der arbeitenden Klasse bildete eine der erfreulichsten Erscheinungen des 19. Jahrhunderts.

Es waren keine besseren Zustände, die im 17., 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts geherrscht hatten. Das Elend der breiten Volksschichten war damals durchwegs größer, als gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Die Einrichtungen, die vor allem die wirtschaftlichen Verhältnisse der arbeitenden Bevölkerung der neuesten Zeit (seit den 80er Jahren) bedeutend verbesserten, die sozialen Versicherungen, fehlten in jener Zeit gänzlich.

Nicht erst die Industrialisierung der Produktion, die internationale Arbeitsteilung oder die Entwicklung zur freien Verkehrswirtschaft waren die Ursache der Entstehung des sogenannten Proletariats; vielmehr war ein Proletariat bereits im Mittelalter, hauptsächlich zu dessen Ende und zu Beginn der Neuzeit, zu beobachten, von früheren Epochen der Weltgeschichte ganz abgesehen.

In Regensburg hatten es die aufblühenden Handelgs- und Ge-

3. Pohle, L. a. a. O. Seite 9 ff;
4. Vgl. auch S. v. Waltershausen, v. Meyer u. a.
5. Pohle, a. a. O. Seite 105.

werbezweige auch bereits im Mittelalter (14. und 15. Jahrhundert) vielen Unbemittelten ermöglicht, ihr Leben zu fristen.[6] Dieser Bevölkerungsteil setzte sich hauptsächlich aus landflüchtigen Leuten zusammen, die oft für die Städte keine geringe Gefahr bildeten.[7] Die Starrheit der ständischen Gliederung, vor allem die Institution der Zünfte, brachte es ganz allgemein mit sich, daß diesen Menschen, mochten sie auch wirklich Tüchtiges leisten, der Aufstieg in bessere Verhältnisse, in eine gehobene soziale Schicht, verschlossen blieb. Besonders schlimm wurde die Situation dann, wenn eine Teuerung eintrat, was im Verlaufe der Zeit vom 16. Jahrhundert ab in Regensburg des öfteren vorkam. Gerade in jener Zeit, in der man hinsichtlich der Verkehrsschwierigkeiten inbezug auf die Lebensmittelbeschaffung auf die nächste Umgebung angewiesen war, war dies doppelt ernst. Unter solchen Umständen waren alle diese Leute, für die keine Zunft sorgte und die durchwegs kein Vermögen besaßen, der bittersten Not ausgesetzt. Die einzige Hilfe bildete in solchen Fällen das Almosen, das aber gerade in den Zeiten der Verarmung der Stadt auch recht spärlich gegeben wurde. Ferner wirkten die vielen Kriege mit, die soziale Not ganz wesentlich zu verstärken und viele Handwerker und Kaufleute verarmten oft infolge Brandschatzungen und Kriegslasten innerhalb kurzer Zeit vollkommen. Krankheiten, Seuchen, Arbeitslosigkeit, Verschlechterungen der Münze u.v.a.m. waren die Übel, unter denen die Stadt sehr häufig ganz empfindlich zu leiden hatte.[8]

Die zweite Periode im Zeichen der Industrialisierung und Verkehrsentwicklung.

Industrialisierung[9] bedeutet keineswegs Verelendung der Arbeiter, sondern sie bringt im Gegenteil meistens auch für diese Klasse höheren Wohlstand mit sich. Die sozialen und hygienischen Ein-

6. Lauser, a. a. O. Seite 23. Diese Erscheinung beschränkte sich nicht nur auf die angeführte Stadt, sondern war in allen bekannteren deutschen Städten der damaligen Zeit, wie Nürnberg, Köln, Augsburg u. a. zu beobachten, was für die Allgemeinheit dieser Tatsache spricht.
7. Der Hörige, den sein Herr aus Menschlichkeit oder anderen Motiven freiließ, oder der in die Ringmauer floh, mit der Hoffnung, durch ein Jahr dortigen Aufenthalts das rechtliche Band, das ihn an die Scholle knüpfte, zu zerreißen, („Stadtluft macht frei!") dann der Freie, dem Krieg, Mißwachs oder das Recht des Erstgeborenen vom Hofe trieb, das waren die Elemente, die sich den Städten zuwandten.
8. Lauser, a. a. O. Seite 23;
9. Das Wort wird hier im weitesten Sinne gebraucht, in dem Sinn, den es bei A. Smith hat, wenn sein nationalökonomisches Lehrgebäude als „Industriesystem" bezeichnet wird.

richtungen der neuesten Zeit sprechen eine deutliche Sprache, neben vielen anderen Momenten, wie z. B. der Entwicklung der Sparguthaben, die sich bis vor den Krieg (1914) fast ausschließlich aus Einlagen der sogenannten unteren Schichten zusammensetzten,[10] ferner den Verbesserungen im Wohnungswesen, Schulwesen u.a.m.

Durch die Entwicklung der Post, Eisenbahn und sonstiger öffentlicher und halböffentlicher Betriebe wurde eine große Menge von Beamtenstellen geschaffen, die einem erheblichen Teil der Bevölkerung gesicherte Einkommen verschaffte. Telegraph, Telephon und Eisenbahn, die gesamte Verkehrsentwicklung, ermöglichten einen rascheren und billigeren Verkehr und schufen so billigere Preise und eine bessere Versorgung der Allgemeinheit. Ferne Länder wurden für die Beschaffung und den Absatz erschlossen und Preisdifferenzen gemindert und ausgeglichen. Diese augenscheinlichen Vorteile der wirtschaftlichen Entwicklung des 19. Jahrhunderts, diese Verbesserungen der ganzen Wirtschaft ermöglichten die große Anzahl der abgeleiteten Einkommen, der Berufsgruppen, die nicht mehr direkt am Produktionsprozeß teilnahmen.

Im Gewerbe und in der Landwirtschaft erreichte man durch erhöhte Produktivität der Arbeit infolge von Maschinenverwendung, Gebrauch besserer Werkzeuge, Einführung von Kunstdünger u. dgl. einen Ausgleich für diese in andere Berufsgruppen übergehenden Kräfte; außerdem war die Zunahme der Bevölkerung um die Jahrhundertwende noch eine sehr große. Die sozialen Verhältnisse dieser neuen Bevölkerungsschicht hatten eine stark nach aufwärts weisende Tendenz.

In diesem Zusammenhang soll nochmals hingewiesen werden auf die Verbesserungen im Wohnungswesen, Schulwesen, sowie der Fürsorge und Sozialpolitik. Die wirtschaftliche Entwicklung, hauptsächlich die Industrialisierung und Verkehrsentwicklung, brachte also neben Verbesserungen der Produktion und größerer Ergiebigkeit auch eine Besserstellung der Arbeiter und weitester anderer Volksschichten.

So schreibt Vershofen:[11] „Die Gemeinwirtschaft[12] hat das Sozialprodukt, berechnet auf den Kopf des Einzelnen, ständig ver-

10. siehe oben Seite 84 ff.
11. Vershofen, a. a. O. S. 199 ff;
12. V. benützte den Ausdruck Gemeinwirtschaft bewußt im Gegensatz der üblichen Bedeutung; er benützt den Ausdruck in Anlehnung an die Terminologie von Rodbertus, der unter „Wirtschaftliche Gemeinschaft" jenes Wirtschaftssystem versteht, das durch die Teilung der Arbeit (Arbeitsteilung) unter die Individuen begründet ist und bedingt wird, also dieses Wort dem Sinne nach als erster geprägt hat. Er schreibt Seite 185 (Vershofen): „Unter Gemeinwirtschaft verstehen wir also diejenige Form der Wirtschaft, in der jeder Einzelne in seinem wirtschaftlichen und

größert. Sie hat seine Komponenten ungemein vielgestaltig vervielfältigt und ständig neue Bedürfnisse geweckt, weitgehend deren Verdichtung zu Bedarfen ermöglicht und die Bedarfsdeckung für die Einzelnen reichlicher und zuverlässiger gestaltet, als irgendeine Form der Wirtschaft. Sie hat aber nicht dem Marktsubjekt die Überzeugung zu geben vermocht, daß es den konsumierbaren Gegenwert seiner Leistung empfängt."

Schluß: Ausblick auf Regensburgs wirtschaftliche Zukunft.

Die Ausführungen dieser Untersuchung zeigen, daß die Stadt Regensburg im 19. Jahrhundert – hauptsächlich um die Wende des 19. zum 20. Jahrhundert — und zu Beginn des 20. Jahrhunderts den wirtschaftlichen Aufstieg, den die deutsche Volkswirtschaft erfuhr, in sehr weitgehendem Ausmaße mitmachen konnte. Allerdings erlitt diese bedeutende wirtschaftliche Entwicklung bereits im Jahre 1914 durch den Krieg eine Unterbrechung, als kaum die Grundlagen zum weiteren Aufstieg geschaffen und gefestigt waren. Der Weltkrieg (von 1914) hat diese gedeihliche Entwicklung vollkommen gehemmt und überdies für die Nachkriegszeit und für die nächste Zukunft durch die ökonomisch widersinnigen politischen Verpflichtungen die Aussicht auf einen raschen Wiederaufstieg vernichtet. Trotzdem in der Nachkriegszeit im Wirtschaftsleben Regensburgs — mit Ausnahme der Expansion der Inflationszeit (bis Ende 1923) — eine dauernde Stagnation sich einstellte, und seither jede wirtschaftliche Aufwärtsbewegung infolge der allgemeinen schlechten wirtschaftlichen Lage unmöglich war, ist der Ausblick in die Zukunft der Stadt Regensburg hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Entwicklung nicht ungünstig. Eine besondere Bedeutung kann Regensburg einmal als Hauptstützpunkt des Verkehrs erreichen, sowohl als Knotenpunkt der Landverkehrsmittel (Eisenbahn, Autostraßen), als auch als Mittelpunkt des Binnenschiffahrtsverkehrs und des Luftverkehrs. Hier sind in erster Linie die Zukunftsprojekte des Ausbaues der deutschen Binnenwasserstraßen zu nennen, die Regensburg zur Kopfstation des Umschlagverkehrs: Balkan-Westeuropa, machen würden. Die Hauptprojekte sind, soweit sie für Regensburg besondere Bedeutung haben oder erlangen können: der Rhein-Main-Donau-Kanal, der Weser-Werra-Main-Kanal, der Neckar-Donau-Kanal und der Bodensee-Donau-Kanal.

damit auch persönlichen Schicksal unlöslich und untrennbar von dem Verhalten aller anderen abhängig ist. (Nezessität)." Seite 256 setzt V. auch für Gemeinwirtschaft: Verkehrswirtschaft, Umsatzwirtschaft, verbundene Wirtschaft.

Für alle diese Großschiffahrtsstraßen bildet Regensburg einen gemeinsamen, idealen Mittelpunkt. Neben den bereits bestehenden großartigen Hafenanlagen ist für Regensburg ein neues, noch bedeutend größeres Hafenprojekt vorhanden. Hiezu käme noch der Umschlag von Frachtflugzeugen der Luftverkehrslinien auf Wasserflugzeuge und Schiffe und umgekehrt. Die Anlagen hierzu sind auch bereits vorhanden oder zum größten Teil projektiert.

Zugleich würde Regensburg ein bedeutender Platz für den am Verkehr beteiligten Großhandel sowie für die Industrie sein.

Für die alte Reichsstadt Regensburg ist also auch in Zukunft bei einigermaßen günstiger wirtschaftlicher Entwicklung eine dominierende Stellung in Aussicht.

Literatur-Verzeichnis.

Akten des Stadtrats Regensburg (Archiv); Abkürzung: A. d. St. R.

Akten des Bayer. Staatsarchivs Amberg; Abkürzung: A. d. B. St. A.

Arndt, Prof. Dr. Paul, Wirtschaftliche Folgen der Entwicklung Deutschlands zum Industriestaat; Berlin 1899.

— Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft; Leipzig 1913.

— Der Schutz der nationalen Arbeit; Jena 1925.

— Lohngesetz und Lohntarif; Frankfurt/Main 1926.

Bayerisches Regierungs- und Intelligenzblatt, 1/155;

Bingold, Dr. Dr. H., Die Handelskammer Regensburg und ihre Vorläufer, Erlangen 1922.

Bitterauf, Th., Bayern als Königreich; (1806/1906) München 1906.

Buchau, Dr. Georg, Illustrierte Völkerkunde; Stuttgart 1926.

Chroniken, Die, der bayerischen Städte; Leipzig 1878.

Deutschlands Städtebau: Regensburg; Berlin 1924.

Döberl, Prof. Dr. M., Ein Jahrhundert bayerischen Verfassungslebens; München 1918.

Dopsch, A., Wirtschaftliche und soziale Grundlagen der europäischen Kultur. II Bände 1923.

Festschrift des Stadtmagistrats Regensburg von 1910.

Gewerbepolizei in Bayern (anonym); München 1845.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften; III. Bd.; Jena 1923—28/29; Artikel Gewerbe; Artikel Gewerbegesetzgebung.

Heigel, K. Th., Quellen und Abhandlungen zur neueren Geschichte Bayerns; München 1884/90.

Heimpel, Hermann, Das Gewerbe der Stadt Regensburg im Mittelalter; Stuttgart 1926.

Hoffmann, Albert v., Historische Städtebilder: Die Stadt Regensburg, Stuttgart/Berlin 1922.

Hoffmann, Ludwig, Ökonomische Geschichte Bayerns unter Montgelas 1799/1817. Erlangen 1885.

Hummel, Dr. M., Die private und gemeindliche Tätigkeit der Stadt Regensburg auf dem Gebiet der sozialen Fürsorge. Erlangen 1924.

Jung, J., Die Entwicklung des deutschen Post- und Telegraphenwesens. Leipzig 1893.

Kaizl, Dr. J., Der Kampf um Gewerbereform und Gewerbefreiheit; München 1879.

Kech, Dr. E., Die Geschichte der Deutschen Eisenbahnpolitik. Leipzig 1911.
Koch, J. J., Regensburg als Großhandelsplatz im Mittelalter; Regensburg 1904.
Kötzschke, R., Grundzüge der deutschen Wirtschaftsgeschichte etc. Leipzig 1921.
Lauser, Dr. G., Die öffentliche Armenpflege der Stadt Regensburg bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Erlangen 1924.
Lotz, W., Die Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800; Leipzig 1920.
Marggraff, H., Die Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen; München 1894.
Mayer, A. v., Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen; Berlin 1891.
Mayer, Theodor, Deutsche Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit. Leipzig 1928.
Nascher, Das deutsche Gewerbewesen; 1866.
Pohle, Prof. Dr. L., Die Entwicklung des Deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. Leipzig 1930.
Pongratz, Dr. L., Die Finanzwirtschaft der Stadt Regensburg von 1800/1900; Erlangen 1925.
Proesler, Hans, Die Epochen der Deutschen Wirtschaftsentwicklung; Nürnberg 1927.
Rentsch, Dr. H., Gewerbefreiheit und Freizügigkeit; Dresden 1861.
Regensburgs Vergangenheit, Aus, Festgabe der Hauptversammlung des Vereins der Dtsch. Geschichts- und Altertumsvereine in Verbindung mit dem 17. Dtsch. Archivtag; Regensburg 1925.
Regensburg in Vergangenheit und Gegenwart; herausgegeben vom Hist. Verein für Regensburg und Oberpfalz; Regensburg 1869.
Rudhart, Dr. J., Über den Zustand des Königreichs Bayern nach amtlichen Quellen, I. Bd., Stuttgart 1825.
— Über die Gewerbe, den Handel und die Staatsverfassung des Königreichs Bayern; Erlangen 1827.
Sieblist, O., Das Telegraphen- und Fernsprechwesen; Leipzig 1918.
Schanz, Prof. Dr. v., Studien über die bayerischen Wasserstraßen; München 1906.
Schlegel, Dr. A., Regensburg als Hafen- und Umschlagplatz; Erlangen 1922.
Schmauß, Dr. E., Die Stadt Regensburg als Arbeitgeberin der Arbeiter ihrer städtischen Betriebe; Würzburg 1925.
Schmoller, Prof. Dr., Zur Geschichte der Deutschen Kleingewerbe, 1870.

— Grundriß der allg. Volkswirtschaftslehre; II Bd. 1920.
Sombart, Prof. Dr. W., Der moderne Kapitalismus; München-Leipzig 1919.
— Die Deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts; Berlin 1923.
Sieveking Heinr., Grundzüge der neueren Wirtschaftsgeschichte vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart; Leipzig 1928.
Staatslexikon, Artikel Gewerbefreiheit, Artikel Gewerbeordnung, Bd. II; Freiburg 1926.
Verwaltungsberichte der Stadt Regensburg (Archiv); Abkürzung: Verw. Ber. d. St. R. v. 1869—1910/11.
Vershofen, Prof. Dr. Wirtschaft als Schicksal und Aufgabe; Darmstadt 1930.
Waltershausen, Sartorius v., Deutsche Wirtschaftsgeschichte von 1815—1914. Jena 1923.
Schönberg, Handbuch der politischen Ökonomie, Bd. III, 1889.

Lebenslauf.

Am 31. Oktober 1905 wurde ich zu Regensburg geboren. An den 5 jährigen Besuch der Volkshauptschule schloß sich der Besuch der Oberrealschule Regensburg bis zur Obersekundareife an (1923). Vom 1. Mai 1923 bis 1. Oktober 1926 folgte praktische Tätigkeit bei der Kommerz- und Privat-Bank Filiale Regensburg und der Deutschen Bank Filiale Regensburg.

Zum Wi./Sem. 1926/27 immatrikulierte ich mich an der Handels-Hochschule Leipzig, bezog So./Sem. 1927 und Wi./Sem. 1927/28 die Handels-Hochschule Berlin und studierte die folgenden 3 Semester wieder an der Handels-Hochschule Leipzig. Zu Ende des So./Sem. 1928 legte ich die Prüfung für prakt. Kaufleute ab, darauffolgend erwarb ich die Sonderreife und zu Ende des So./Sem. 1929 das kaufm. Diplom neuer Ordnung. Zur Fortsetzung des Studiums und zur Promotion ging ich an die Universität Frankfurt a. M. Hier beschäftigte ich mich hauptsächlich mit Nationalökonomie, Finanzwissenschaft und Statistik. Am 31. Juli 1933 promovierte ich mit vorliegender Arbeit und den zuletzt genannten Fächern zum Dr. rer. pol.